9/88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

150 Jahre Eisenbahn in Potsdam







Umgeschaut im Raw Potsdam

Das Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer" Potsdam gehört zu den größten und wichtigsten Werkstätten der DR. Auf dieser Bildseite stellen wir das Raw Potsdam so vor, wie es sich mit seinen vielfältigen Aufgaben als ein wichtiges Glied in der Volkswirtschaft unseres Landes präsentiert. Mehr darüber erfahren Sie auf Seite 3 dieses Heftes. Das 150jährige Bestehen des Werkes wird vom 17. bis 25. September mit einer Festwoche begangen. Eine Fahrzeug- und Modellbahn-Ausstellung gehören ebenso dazu wie Traditionsfahrten der DR und mit einer historischen Straßenbahn. Mehr darüber ist dem „me" 6/88 auf Seite 34 zu entnehmen.

1 Blick von der Straßenbrücke im Bereich des Bahnhofs Potsdam Stadt auf das westlich gelegene Gelände des Raw. Charakteristisch ist der Wasserturm.

2 Hinter der Drehscheibe die älteste noch erhaltene Wagenhalle mit der Lackiererei.

3 Das Kernstück des Werkes: rechts die sogenannte „Neue Halle", in der Mitte die Schiebebühne. Neben der modernen Halle 3 befindet sich die Schmiede (links). Deutlich zu sehen sind auch die Akku-Werklokomotive und ein Teil des Potsdamer Neubaugebietes Zentrum-Ost, das von hier aus mit Fernwärme versorgt wird.

4 Wagenausgang auf dem östlichen Teil des Werkgeländes. Hier werden die Reisezugwagen und Bahndienstwagen abgenommen.

Fotos: W. Burmeister, Potsdam

1





2



3



4



modell eisenbahner

inhalt

9/88

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbilder

Vor 150 Jahren nahm die älteste noch existierende Eisenbahnwerkstätte auf deutschem Boden ihre Arbeit auf. Sie ist das heutige Raw „Erwin Kramer" Potsdam. Gleichzeitig wurde die erste preußische Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam eröffnet. Deshalb ist diese Ausgabe vor allem dem Schienenverkehr in und um Potsdam gewidmet.
Zu den Fotos:
Auf der Drehscheibe vor dem Wasserturm auf dem Gelände des Raw Potsdam der 1987 nachgebaute Zug der Berlin-Potsdamer Eisenbahn; links oben: eine Color-Zeichnung von der ersten preußischen Eisenbahn aus der Zeit ihrer Eröffnung; unten links: die Mitte der 50er Jahre entstandene Brücke über den Templiner See mit einem Güterzug in der Nähe des Potsdamer Hauptbahnhofs; unten: Der Ostteil des heutigen Raw „Erwin Kramer" Potsdam.

Fotos: W. Burmeister, Potsdam (2); ZBDR Zimmer (1); Repro: W. Fromm, Potsdam

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

P 16/88/Z8 und 9

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 4. 8. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 9. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes 10/88: 5. 10. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Fünftes Gartenbahntreffen in Werdau

Das fünfte Werdauer Gartenbahntreffen ist nun schon wieder Geschichte. Eingeladen dazu hatten die Arbeitsgemeinschaft 3/85 des DMV und der Rat der Stadt Werdau für den 26. Juni 1986. An diesem Tage stürmten im wahrsten Sinne des Wortes die Gartenbahnbessenen (und -besitzenden) das Heimat- und Stadtmuseum Werdau. Rund 800 Besucher wurden diesmal gezählt. Für die Veranstalter bedeutete das aber eine enorme Belastung, da sich nur etwa 160 Freunde angemeldet hatten. Deshalb war es nicht möglich, die gastronomische Betreuung durchweg sicherzustellen. Künftig sollten sich also alle Interessenten an die Ausschreibung halten und durch ihre Anmeldungen den Organisatoren die Arbeit erleichtern. Die Freundinnen und Freunde um Christian Spindler schlugen sich aber wakker, und selbst der kurze Regenguß in der Mittagsstunde verscheuchte nur wenige Besucher. Die Gartenbahnanlage war mehr als dicht umlagert. Der Arbeitsgemeinschaft 3/85 gehörende und mitgebrachte Fahrzeuge drehten ihre Runden. Auf der Ra-



senfläche standen dann noch größere „Brocken".
Bereits am 25. Juni 1988 traf sich auf Einladung der „harte Kern" der DDR-Gartenbahner, unter ihnen namhafte Modellbauer, Autoren und Kleinserienhersteller. Dieser organisierte und gezielte Erfahrungsaustausch im kleineren Kreis hat sich bereits in früheren Jahren bestens bewährt, ist es doch am Tag darauf unmöglich, Fachgespräche zu führen. Selbst gebaute Fahrzeuge standen ebenso zur Diskussion wie verschiedene Technologien der Material- und Verfahrensanwendung. Weitere Themen waren das Kunststoffkleben, Gießen von Harzen und Metall in Silikonkautschukformen usw. Die AG Marienberg stellte für das II_m-Gleissystem einen Schwellenrost für je eine Links- und Rechtsweiche vor. Das Goethewort „Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen, und jeder geht zufrieden aus dem Haus" war hier wohl sehr zutreffend. Nun warten viele Gartenbahner auf das 6. Treffen und werden wohl bis dahin wieder Neues auf die Beine bzw. die Räder stellen. Den Werdauern nochmals herzlichen Dank für alle Mühe!

W. Ilgner, Marienberg;
Foto: W. Albrecht, Oschatz

Protestresolution

Wir, die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 6/86 Leimbach des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, fordern einstimmig, die Todesurteile gegen die „Sechs von Sharpeville" aufzuheben und alle Gefangenen, die unter menschenunwürdigen Bedingungen als politisch Verfolgte in Gefängnissen sitzen, freizulassen. Mit Abscheu reagieren wir darauf, daß selbst Kinder als politische Gefangene von ihren Eltern getrennt sind und unter den Folterungen des Botha-Regimes leiden müssen.
Alle Arbeitsgemeinschaften des DMV rufen wir auf, sich dieser Protestresolution anzuschließen.

H.-G. Dittmann, E. Müller, R. Sollnick, Y. Müller, S. Hoffmann, D. Kluge, M. Rauchfuß, M. Kuhne

TT-Bahnen in Kraków (VRP)

Vom 1. bis 9. Oktober 1988 findet im Krakówer Kulturhaus der Eisenbahner, ul. św. Filipa 6, eine Modellbahn-Ausstellung statt. Gezeigt werden Fahrzeuge und Zubehörteile in der Nenngröße TT.
Dioramen und Modellbahnanlagen, gebaut von Mitgliedern des Modelleisenbahn-Klubs in Kraków, präsentieren die Welt der Eisenbahnen im Maßstab 1:120. Die zum 30jährigen Bestehen des heutigen VEB Berliner TT-Bahnen gestaltete Ausstellung ist an den genannten Tagen von 10 bis 19 Uhr geöffnet.

A. Maj, Kraków

Ein Treffer ins Schwarze

Über 9 000 Besucher zählte die erste Jugendmodellbahn-Ausstellung vom 7. bis 15. Mai 1988 im Berliner Pionierpalast „Ernst Thälmann" in der Wuhlheide. Täglich etwa sieben Stunden lang zeigten vor allem Schüler und Jugendliche – unter ihnen zahlreiche Mitglieder aus Arbeitsgemeinschaften des DMV –, wie sie in der Vergangenheit ihre Freizeit verbracht haben.
Unzählige Fragen der Besucher, hervorgerufen durch die Vielfalt der gezeigten Anlagen und Vitrinenmodelle, waren stets aufs neue zu beantworten.

Intensiv genutzt wurden die verschiedenen Betätigungsmöglichkeiten. Einmal selbst Lokführer sein, für so manchen wurde dieser Traum wahr, wenn auch nur am Modell im Maßstab 1:120 oder 1:87 auf den Anlagen der 39. Oberschule Berlin-Lichtenberg oder des Pionierpalastes. Per Computer und Drucker konnte jeder sein Lokführerpatent – sprich Baureihenberechtigungsschein – ausdrucken lassen und mit nach Hause nehmen.
„Was hat es denn nun mit den Bezeichnungen $H0_e$ und $H0_m$ auf sich?" Dies war die häufigste Frage an die Erbauer der insgesamt fünf gezeigten Schmalspurbahnen. Erstmals zu sehen war dabei die $H0_m$-Anlage nach Motiven der ehemaligen Blockstelle „Drängetal" der Harzquerbahn des Modellbahnfreundes Tinius und das $H0_m$-Anlagenstück des Schülers Marco Liebig. Lebendiger Geschichtsunterricht stellte für die vorrangig jugendlichen Ausstellungsbesucher die wiederum erweiterte Trümmerbahnanlage des Modellbahnfreunds Frisch dar.
Reger Fahrverkehr herrschte auf den H0- und TT-Anlagen der 21. Oberschule und 23. Oberschule Berlin-Köpenick sowie der F.-Dzierżyński-Oberschule Berlin-Treptow. Unter dem Motto „So wird's gemacht" wurde an drei Anlagen während der neun Tage gebaut. Hier konnte man täglich beobachten, wie die Arbeiten voranschritten. Viele holten sich hier Tips zur Verdrahtung und zur Geländegestaltung.
Neu für Ausstellungen war die Leseecke, in der Besucher die Möglichkeit hatten, die sonst so rare transpress-Literatur in Augenschein zu nehmen, sich etwas herauszuschreiben, Skizzen zu übernehmen usw. Eine Idee, die gut ankam.
In den drei Vitrinen wurden vor allem Eigenbaumodelle von Schülern gezeigt. Auf breites Interesse stießen die Feuerwehrmodelle des Schülers Detlef Höhn aus Wildau. Schade, daß die Grundmodelle dieser Fahrzeuge nicht mehr im Angebot sind.
Insgesamt wurde diese erste Jugendmodellbahn-Ausstellung ein voller Erfolg, der ohne die zahlreiche Unterstützung nicht möglich gewesen wäre. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Kolleginnen der Abteilung Werbung des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen für die bereitgestellte Literatur, den VEB Prefo, den VEB PIKO Sonneberg und den VEB Plasticart Zwickau für das gestiftete Fahrzeugmaterial als Erinnerung und Dankeschön an die Aussteller. Ein Dankeschön ebenfalls an die Kollegen der Deutschen Reichsbahn, die unter anderem beim Transport und bei der Inbetriebnahme des Dialog-Fahrkartenautomaten behilflich waren. Allen Akteuren, auch den hier nicht genannten, ein herzliches Dankeschön.

F. Tinius (AG 1/41), Berlin

Pionierpalast in eigener Sache

Um auch zukünftig Schüler und Jugendliche an den Eisenbahnmodellbau heranführen zu können, werden engagierte, interessierte Freunde für eine Tätigkeit als AG-Leiter gesucht. Die Arbeitsgemeinschaften finden wöchentlich einmal etwa drei Stunden statt, eine Vergütung erfolgt auf Grundlage der Honorarordnung.

Interessenten melden sich bitte telefonisch über Berlin 6 30 75 33 bei Kollegen Tinius.
Ti.

Neues und Traditionelles

Interview mit dem Werkdirektor des Raw „Erwin Kramer" Potsdam, Reichsbahn-Hauptrat Dieter Tebner

„me": Das heutige Raw „Erwin Kramer" in Potsdam hat eine 150jährige Tradition bei der Instandhaltung von Eisenbahnwagen. Es gehört zu den wichtigsten Werkstätten der Deutschen Reichsbahn. Welche Aufgaben stehen im Vordergrund?

Dieter Tebner: Die wichtigste Aufgabe besteht in der Instandhaltung von vierachsigen Reisezugwagen. Es handelt sich hierbei vor allem um die bekannten 18,7-m-Fahrzeuge der Bauart Halberstadt.
Am 1. Januar 1988 haben wir nun alle Bghw-Sitzwagen übernommen. Somit sind wir zum Heimatwerk für 3 000 Wagen dieser Bauart geworden.
Ein weiterer Schwerpunkt stellt die Instandhaltung von 900 Wohnwagen für die Baueisenbahner sowie eine breite Palette von Sonderfahrzeugen dar, zu denen übrigens auch die 52 Einheitshilfszüge gehören. Ebenso wie andere Betriebe verfügt das Raw Potsdam über einen eigenen Rationalisierungsmittelbau.
Hier werden zentral für den Bereich Fahrzeugausbesserung unter anderem Radsatzumsetzer und Kurvenplatten gefertigt, die der Rationalisierung der Radsatz- sowie der Tausch- und Ersatzteilaufarbeitung in anderen Werken dienen. Diese Technik bewährt sich u. a. in den Reichsbahnausbesserungswerken Wittenberge und Eberswalde sowie in den Bahnbetriebswagenwerken Dresden und Halle. Außerdem werden bei uns Gleismagnethalter für das Geräte- und Reglerwerk Teltow gefertigt, die dann bei der DR für sicherheitstechnische Belange eingesetzt werden. Hinzu kommt die Konsumgüterproduktion. In Zusammenarbeit mit den Reichsbahnausbesserungswerken „Herbert Warnke" Delitzsch und „Wiethold Schubert" Wittenberge produzieren wir Einzelteile für Verbandschränke, außerdem komplette Gartenbänke. Und schließlich begann in diesem Jahr die Produktion von 1 200 Spezialvorrichtungen für den Pkw Trabant. Außerdem versorgt das Heizkraftwerk des Raw über 3 000 Wohnungen mit Wärme und warmem Wasser.
Allein 1988 werden wir 1 298 Reisezugwagen, 292 Bahndienstwagen und 103 sogenannte Kooperationswagen, die für das Raw Halberstadt herzurichten sind, sowie 16 Wagen für Dritte instand setzen. Außerdem sind 286 Wagen in der Schadgruppe R0 zu behandeln und Konsumgüter im Werte von 1 235 TM herzustellen. Insgesamt sind das hohe Anforderungen, denen sich unsere 1 350 Werkstätteneisenbahner aber mit großer Einsatzbereitschaft stellen.

„me": Die begonnene konzentrierte Ausmusterung der zwei- und dreiachsigen Rekowagen beschäftigt unsere Leser im besonderen, handelt es sich dabei doch inzwischen um „Veteranen der Schiene". Sicherlich werden dadurch künftig auch Kapazitäten für andere Aufgaben genutzt. Welche Vorhaben gibt es in den nächsten Jahren?

Dieter Tebner: Die Ausmusterung der zwei- und dreiachsigen Rekositzwagen wird 1991 abgeschlossen sein. Die Instandhaltung dieser Fahrzeuge endete 1987 planmäßig. Damit verbleiben nur noch die dreiachsigen Reko-Gepäckwagen in der Erhaltung. Mitte der 90er Jahre werden aber auch diese Fahrzeuge endgültig aus dem Bestand der DR verschwunden sein. Mit Beginn der 90er Jahre sollen schrittweise alle vierachsigen Reisezugwagen bis zu einer Länge von 24,5 m in Potsdam beheimatet werden. Das wiederum steht im Zusammenhang mit der Instandhaltung aller 26,4-m-Wagen im Raw „Herbert Warnke" Delitzsch. Zunächst werden ab 1992 die kombinierten und 18,7 m langen Sitz-/Gepäckwagen der Gattung BDghws sowie die derzeit aus Bghw-Wagen in Halberstadt entstehenden kombinierten Sitz- und Gepäckwagen mit Schwerstbehindertenabteil der Gattung BDs für neue Aufgaben in der Instandsetzung sorgen. Außerdem ist geplant, auch einige orangefarbenen Städteexpreßzugwagen in unserem Raw zu erhalten. Voraussetzung dafür sind Generalreparaturen an den Bghw-Wagen, deren Verlängerung auf 26,4 m und die anschließende Umbeheimatung zum Raw „Herbert Warnke" Delitzsch.
Allein aus dieser Sicht ist verständlich, daß wir der Rationalisierung größte Aufmerksamkeit zu schenken haben.
So wurde bereits 1985 mit dem Aufbau einer rechnergestützten modernen Fließstraße zur Radsatzbehandlung begonnen. Noch in diesem Jahr wird diese Technik zum Tragen kommen. Ebenso werden wir die Puffer- und Drehgestellaufarbeitung auf Fließfertigung umstellen. In beiden Fällen ist der Robotereinsatz geplant.



Dieter Tebner vertritt als Werkdirektor der größten Reichsbahndienststelle und als Dienstortältester im Stadtkreis Potsdam die Interessen und Belange der Deutschen Reichsbahn gegenüber den örtlichen Organen und anderen Einrichtungen.
Foto: W. Fromm, Potsdam

„me": Inzwischen ist es über die Grenzen unseres Landes bekannt: Die Potsdamer Werkeisenbahner haben einen guten Ruf durch die Aufarbeitung und Restauration von Eisenbahnmuseumswagen. Darüber haben wir schon mehrmals im „me" berichtet. Was ist auf diesem Gebiet künftig vorgesehen?

Dieter Tebner: Seit 1980 befaßt sich das Raw „Erwin Kramer" Potsdam mit dem Aufbau und der Erhaltung von Museums- und Traditionsfahrzeugen. Dank der guten fachlichen Leistungen unserer Werkstätteneisenbahner konnte mit dem Wiederaufbau älterer Personenwagen planmäßig begonnen werden. Bisher wurden vier Oldtimer für das Verkehrsmuseum Dresden bzw. für die Deutsche Post fast originalgetreu wieder hergerichtet. Gegenwärtig befindet sich ein Museumsfahrzeug in Arbeit. Weitere sechs Wagen sind entsprechend einer Weisung des Ministers für Verkehrswesen in den nächsten Jahren museumsgerecht herzurichten. Die bisher aufgebauten zehn Traditionswagen werden vielseitig eingesetzt. Nicht nur der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR, sondern auch der VEB Reisebüro nutzt diese Fahrzeuge für in- und ausländische Gäste. Nicht zu vergessen sind die zahlreichen Filmaufnahmen.

*„me": Viel wurde getan, um die Festwoche „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam" würdig vorzubereiten. Eine intensive Zusammenarbeit mit anderen Institutionen und Organisationen blieb nicht aus. Was ist hierbei besonders hervorzuheben?
Und eine weitere Frage: Die bevorstehende Veranstaltung bietet Anlaß, zur 1 000-Jahr-Feier von Potsdam im Jahre 1993 das Thema „Traditionspflege bei der Eisenbahn" erneut aufzugreifen. Gibt es dazu schon Vorstellungen?*

Dieter Tebner: 1985 begannen wir gemeinsam mit der Betriebsparteileitung und der Betriebsgewerkschaftsleitung, vielseitige kulturelle Veranstaltungen vorzubereiten. Unser Jubiläumstag am 24. September 1988 wird zu einem besonderen Höhepunkt mit Volksfestcharakter werden. An der Vorbereitung ist die gesamte Belegschaft beteiligt.
Wir werden uns und unseren Gästen ein schmuckes Werk präsentieren. Während einer Festwoche wird im Vorfeld eine große Fahrzeug-Ausstellung mit Traditions- und Museumsfahrzeugen durchgeführt. Hinzu kommen Traditionsfahrten – ähnlich wie zur 750-Jahr-Feier in Berlin.
Zur guten Zusammenarbeit: Hier muß ich besonders auf den Bezirksvorstand Berlin des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR verweisen. Er organisiert und leitet die gesamte bereits erwähnte Fahrzeug-Ausstellung mit unserer Unterstützung. Die Jubiläum „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam" ist für uns der Auftakt zur 1 000-Jahr-Feier der Stadt Potsdam im Jahre 1993.
Seit dem vergangenen Jahr bin ich in meiner Eigenschaft als dienstortältester Eisenbahner im Arbeitsstab zur Vorbereitung der 1 000-Jahr-Feier der Stadt Potsdam. Und daß dabei die Traditionspflege bei der Eisenbahn nicht zu kurz kommen wird, steht bereits jetzt fest.

*Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel*

Kurt Ernert, Potsdam

150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam

1. Teil

Preußens erste Eisenbahn

Als im Dezember 1835 die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth den öffentlichen Fahrbetrieb aufnahm, und vor den Toren Preußens der Bau der Bahnlinie von Leipzig nach Dresden in vollem Gange war, begann man auch in Preußen, sich ernsthaft mit der Eisenbahn zu befassen.

Justizminister Robert war hier der Initiator. Er war es, der nach harten Auseinandersetzungen mit der preußischen Staatsregierung einen Bauplan mit dem Gesuch zur Konzessionserteilung für die Eisenbahnstrecke Berlin–Potsdam an den König von Preußen einreichte und eine Eisenbahn-Gesellschaft gründete. Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten verlieh der preußische König der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft am 22. September 1837 die Konzessions- und Koorperationsrechte.

Im Sommer 1838 war nach vierzehnmonatiger Bauzeit die Teilstrecke Potsdam–Zehlendorf vollendet. Wenn auch nur eingleisig und mit Ausweichstellen versehen, war es unter den damaligen Bedingungen eine beachtliche Leistung, hatte man doch für den ersten Chausseebau zwischen beiden Orten immerhin drei Jahre benötigt.

Anfang September 1838 begannen auf der zuerst fertig gewordenen Strecke von Zehlendorf nach Potsdam die täglichen Probefahrten. Die beiden englischen Lokomotiven PEGASUS und ADLER fuhren mit einigen Waggons abwechselnd vormittags von Potsdam nach Zehlendorf. Am 22. September 1838 konnte schließlich die Strecke Zehlendorf–Potsdam für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden. Die feierliche Eröffnungsfahrt am 21. September 1838 wurde zu einem wahren Volksfest.

Nachdem die Teilstrecke bis Zehlendorf in vollem Betrieb war, wurde an der Vollendung des zweiten Streckenabschnitts bis nach Berlin intensiv gearbeitet. Auf der Gesamtstrecke Berlin–Potsdam rollten ab dem 29. Oktober 1838 planmäßig vier Züge mit je elf Wagen. Bei Kohlhasenbrück, dem heutigen Bahnhof Griebnitzsee, in der Machnower Heide, in Zehlendorf und Steglitz befanden sich Haltestellen. Zu dieser Zeit konnten die Nowaweser und Neuendorfer Einwohner (heute Potsdam-Babelsberg) nur die vorbeifahrenden Züge bewundern. Erst 1866 wurde für beide Ortschaften eine gemeinsame Haltestelle eingerichtet. Gleich nach ihrer Inbetriebnahme wurde die Berlin–Potsdamer Eisenbahn als neues Verkehrsmittel mehr und mehr in Anspruch genommen. Infolgedessen mußte die Zahl der täglich fahrenden Züge erhöht werden. Dazu war es wiederum erforderlich, den Fahrzeugbestand erheblich zu erweitern. Deshalb kaufte die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1839 sieben weitere Dampflokomotiven: zwei amerikanische 2A-Lokomotiven, AMERIKA und PRUSSIA von William Norris, Philadelphia, eine englische Lokomotive von C. Taylor, Warrington, die jedoch nicht in Gang kam, und vier englische Lokomotiven von Stephenson. Im selben Jahr wurde noch eine deutsche Dampflokomotive von der Fabrik des Dr. Kufahl, Berlin, geliefert (siehe auch „me" 1/88, S. 12 und 13), der nach 1842 eine weitere der Eisengießerei Eggels, Berlin, folgte. (1)

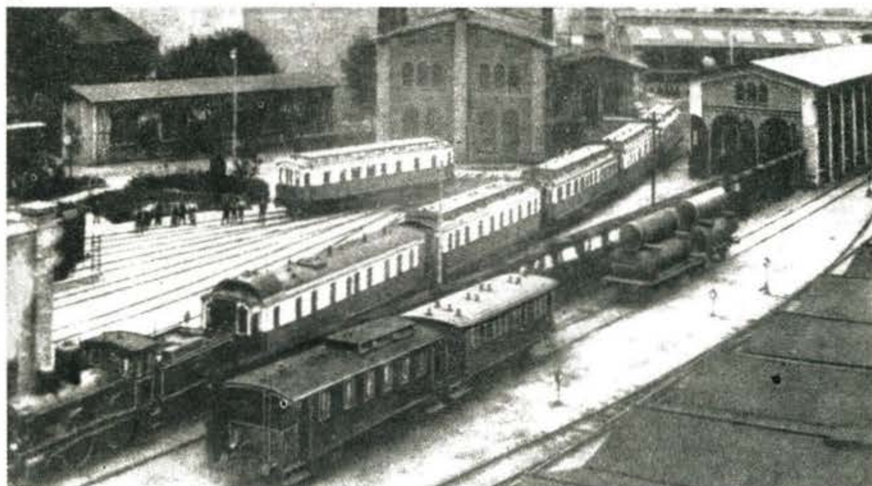
Die Ingenieure der Berlin–Potsdamer Eisenbahn schwörten zunächst auf die Norris-Lokomotiven. Diese Maschinen hatten gegenüber den zeitgenössischen englischen Lokomotiven eine Reihe beachtlicher Vorteile. So befand sich bei den Norrisschen Lokomotiven AMERIKA und PRUSSIA das Triebwerk außen. Damit waren die zu Brüchen neigenden Kropfachsen der englischen Innenzylinderlokomotiven überflüssig geworden. (2)

Noch bessere Betriebseigenschaften besaßen erst die 1845 und 1846 gelieferten acht 1A1-Lokomotiven von Borsig aus Berlin. Interessant ist die Tatsache, daß sich August Borsig bei der ersten von ihm konstruierten und hergestellten Dampflokomotive nach den Norris-Maschinen der Berlin–Potsdamer Eisenbahn gerichtet hatte. Der Gesamtaufbau der ersten Borsigschen Dampflokomotive lehnte sich also eng an die AMERIKA und PRUSSIA von Norris an. (3)

1



2



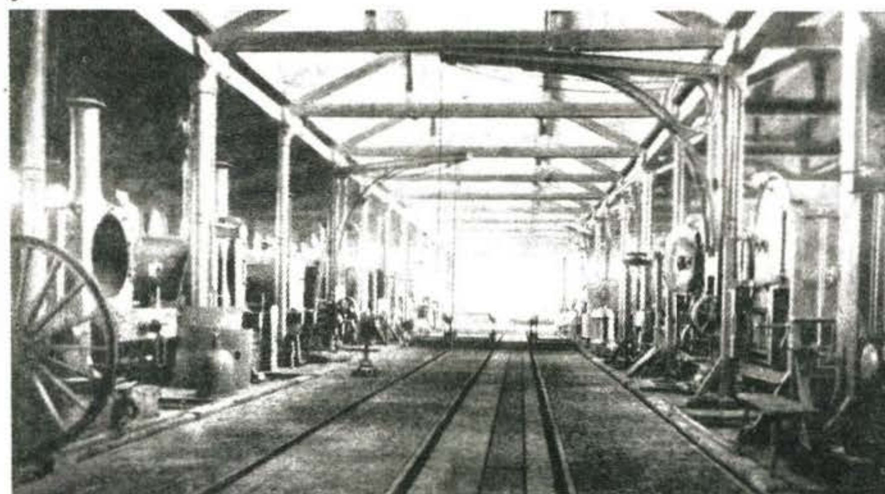
(Einzelheiten über die anfangs eingesetzten Wagen sind ab Seite 9 dieser Ausgabe nachzulesen.)

Zur Entstehung der Eisenbahnwerkstatt Potsdam

Bereits einige Monate vor der Teileröffnung der Berlin–Potsdamer Eisenbahn am 22. September 1838 war neben dem Bahnhof in Potsdam auf den Wendlerschen Grundstücken eine Werkstatt für



3



4



1 Aus dem Jahre 1895 stammt diese Aufnahme von der Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstatt Potsdam: Teilansicht mit der Lokomotivwerkstatt, Hofwagenhalle und Aufarbeitungsgebäude für Fahrzeugteile (heute Lehrwerkstatt). Unmittelbar hinter der Hauptwerkstatt ist deutlich der alte Potsdamer Hauptbahnhof mit dem Empfangsgebäude zu erkennen. Dieses wurde ebenso wie die im Hintergrund zu sehende Heiliggeistkirche im April 1945 ein Raub der Flammen ...

2 Das Foto zeigt den abfahrbereiten Hofzug im Jahre 1895. Die Salonwagen vom Hofzug bereiteten den Werkstätteneisenbahnern manche Aufregung, sorgten aber auch oft für Ehre und Abwechslung.

3 Die Lokomotivwerkstatt mit Schiebebühne wurde um 1860 gebaut.

4 Bereits 1856 entstand die Wagenhalle.

Lokomotiven und Wagen entstanden. In ihr wurden vorerst die aus England eingeführten Lokomotiven zusammengebaut und für die Probefahrten vorbereitet. Dabei aber handelte es sich noch keineswegs um eine Werkstatt oder ein Ausbesserungswerk im späteren oder gar heutigen Sinne. Die überaus einfach ausgestattete Einrichtung erfüllte lange Zeit sehr wichtige Aufgaben, nämlich den Zusammenbau, die Ausbesserung und Unterhaltung der Fahrzeuge und sonstigen Betriebsmittel.

Die erste deutsche Eisenbahnwerkstatt war bereits mit der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Nürnberg–Fürth entstanden. Anfang der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts wurde diese Werkstatt, inzwischen mehrmals vergrößert, jedoch wieder abgerissen. Deshalb sind die Potsdamer Eisenbahnwerkstätten heute die ältesten auf deutschem Boden. ⟨4⟩

Da noch kein erfahrenes deutsches Eisenbahnpersonal zur Verfügung stand, wurden anfangs englische und amerikanische Maschinisten und Eisenbahnhandwerker bei den deutschen Eisenbahn-Gesellschaften beschäftigt. So war es nicht verwunderlich, daß in Potsdam der englische Ingenieur William Turner die Leitung der Eisenbahnwerkstatt übernahm. Bereits 1837 hatte er die ersten sechs Stephensonschen Lokomotiven aus England mitgebracht sowie englische und amerikanische Werkstattarbeiter, die unter seiner Leitung die Lokomotiven aufbauten und später die anfallenden Reparaturen übernahmen.

Eine Schmiede mit Werkbänken und Schraubstöcken, ein massiver Dampfwagenschuppen, eine Kohlenhalle und ein kleines Bürogebäude gehörten zur damaligen Betriebsanlage. In der Nähe des Potsdamer Bahnhofs in Berlin existierte eine ähnliche Werkstatt. Sie bestand aus einem Dampfwagen- und zwei Wagenschuppen. In den ersten Betriebsmonaten mußten in Berlin und Potsdam sechs Dampflokomotiven mit je 30 bis 35 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h betreut werden. Ferner waren zwei Staatswagen, fünf Personenwagen 1. Klasse, neun Personenwagen 2. Klasse, achtundzwanzig Personenwagen 3. Klasse sowie vier Viehwagen und acht „Bahnkarren" zu unterhalten.

Für die notwendigen Reparaturen, einschließlich der Untergestelle der Wagen, der Achsen und Räder mußten aus England alle Ersatzteile eingeführt werden, da es in Deutschland zu dieser Zeit noch keine Ersatzteilfertigung gab. Als erste Eigenproduktion fertigte man in Berlin nach englischem Muster Wagenkästen. ⟨5⟩

Unmittelbar nach Inbetriebnahme der gesamten Strecke Berlin–Potsdam begannen am 1. November 1838 die ersten vier deutschen Handwerker, zwei Schlosser, ein Schmied und ein Tischler, ihre Tätigkeit in der Potsdamer Eisenbahnwerkstatt. Die völlig neuen technischen Einrichtungen an den Lokomotiven und Wagen bedingten eine gründliche Ausbildung.

In den folgenden Jahren wurden dann die ausländischen Fachkräfte aufgrund ihrer zu hohen Lohnforderungen durch deutsche Handwerker ersetzt. Außerdem befürchtete die Eisenbahn-Gesellschaft, daß die deutschen Arbeiter mit den gewerkschaftlichen Erfahrungen des englischen Proletariats vertraut gemacht werden könnten. ⟨6⟩

Im Jahre 1845 waren schon 38 Handwerker in der Potsdamer Werkstatt beschäftigt. Und somit gab es plötzlich inmitten der Hochburg des preußischen Adels und Militarismus die erste kleine Gruppe des jungen Industrieproletariats.

Bis zu diesem Zeitpunkt waren die englischen und amerikanischen Lokomotiven auf der Strecke Berlin–Potsdam 56 000 km gefahren. In den ersten Betriebsjahren hatte es die Eisenbahn-Gesellschaft mit der Pflege und der turnusgemäßen Untersuchung der Lokomotiven nicht ernst genug genommen. Daher mußten die Lokomotiven AMERIKA und PRUSSIA mit der ersten deutschen Lokomotive bereits 1845 aus dem Be-

trieb genommen werden. Sie verwendete man fortan nur noch als stehende Dampfmaschinen zum Antrieb von Werkzeugmaschinen und zum Wasserschöpfen. Der Bestand wurde 1845 und 1846 durch acht bei Borsig hergestellte Lokomotiven wieder aufgefüllt. (7)

Von Potsdam nach Magdeburg

Nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien in Deutschland war der Bann gebrochen. Unter den Eisenbahn-Gesellschaften entwickelte sich ein scharfer Konkurrenzkampf. In ihn wurde auch die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft mit ihrem Bauvorhaben in Richtung Süden verwickelt. Wegen des Eisenbahnanschlusses in Richtung Süden entstand zwischen der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft und dem Berlin-Sächsischen Komitee ein heftiger Streit. 1844 wurde dieser Streit durch den Bau der Thüringischen Eisenbahn geschlichtet. Beide Konkurrenten hatten nun die Möglichkeit, den Anschlußverkehr nach Mittel- und Westdeutschland herzustellen. (8) Dem Bau der Strecke Potsdam–Magdeburg stand jetzt nichts mehr im Wege. Dabei gelangte die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft zu der Erkenntnis, daß die erforderlichen Projekte für die Bahnlinie durch den Potsdamer Kessel mit seinen Havelseen und Bergen enorme Finanzschwierigkeiten bereiteten. Die Eisenbahn-Gesellschaft sah sich gezwungen, ihre Bahn an die neu gegründete Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu verkaufen. Um mit dem Bau beginnen zu können, mußte zuerst das schwierigste Problem, die Festlegung der Trasse durch den Potsdamer Kessel, gelöst werden. Man entschied sich für eine gerade Linienführung über die Havel bis zum nördlichen Rand des Wildparks. Da aus Gründen des Naturschutzes die Planitzinsel unberührt bleiben sollte, schüttete man den Bahndamm daneben in die Neustädter Havelbucht. (9)

Am 7. August 1846 wurde die Eisenbahnstrecke Potsdam–Magdeburg dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft hatte nun endlich den ersehnten und notwendigen Anschluß nach Westen und die unmittelbare Verbindung mit den Eisenbahnstrecken in andere Länder erreicht.

Der Ausbau der Potsdamer Eisenbahnwerkstätten

Auf dem Gelände der Potsdamer Eisenbahnwerkstätten begann inzwischen eine rege Bautätigkeit, die durchgehend bis zur Jahrhundertwende und darüber hinaus anhielt. Um den Gleisen in Richtung Magdeburg Platz zu machen, mußten zunächst die alten Fahrzeugschuppen abgerissen werden. Neue Fahrzeughallen und Werkstatträume entstanden. Außerdem hatten die Eisenbahnhandwerker mit den neuen technischen Bedingungen Schritt zu halten. Ab 1850 übernahmen 90 Handwerker die gesamte Lokomotivausbesserung. In der Berliner Werkstatt verblieb lediglich die Wagenausbesserung.

Für den Ausbau der Potsdamer Eisenbahnwerkstätten war inzwischen ein größeres Gelände notwendig geworden. Dazu mußte die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft den Rest des Potsdamer Ritterguts käuflich erwerben. Die ständig steigenden Transportaufgaben der Eisenbahn gingen auch an den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten nicht spurlos vorüber. Da die Wagenwerkstatt in Berlin den ansteigenden Produktionsanforderungen nicht gerecht werden konnte, sah sich die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft gezwungen, 1855 die Wagenwerkstatt von Berlin nach Potsdam zu verlegen und mit der dortigen Maschinenwerkstatt zu vereinigen. Zuvor entstand in Potsdam eine neue Halle mit 22 Werkständen, dazu 10 Untersuchungsgruben für Wagen mit einer Länge von 11 m. In der gleichen Zeit wurde im Mittelfeld der Werkstatt auch eine erste durch Menschenkraft bewegte Schiebebühne in Betrieb genommen. Für den Antrieb von Werkzeugmaschinen sorgte eine Dampfmaschine. Ein Kessel von 3 atü und 8 m² Heizfläche diente Heizzwecken in den Werkhallen. Eine von Borsig gebaute zweite Schiebebühne und zwei im Freien befindliche Drehscheiben verbanden die Werkstätten mit den Abstellgleisen und den betrieblichen Einrichtungen. Durch den Ausbau der Werkstatt mußten weitere Arbeitskräfte eingestellt werden. Um 1850 waren es bereits 240.

Der englische Ingenieur William Turner leitete weiterhin die Ausbesserung von Lokomotiven. Sein Bruder Hiram Turner übernahm bis 1888 die Wagenabteilung. Um den steigenden Anforderungen an die Fahrzeugausbesserung gerecht zu werden, waren weitere Umbauten auf dem Werkgelände unumgänglich geworden. Um 1880 war das etwa 25 Jahre zuvor erworbene Restgelände des Ritterguts Potsdam mit Werkstätten völlig bebaut. (10)

5



5 Die Salonwagen- und Lackierwerkstatthalle um 1910

6 Für den Wagen-Ein- und -Ausgang sorgte ab 1895 die elektrische Rangierlokomotive.

Fotos: Sammlung Raw „Erwin Kramer", Potsdam (1 bis 5); Sammlung R. Wachs, Teltow (6)

Von den Anfängen der Gewerkschaftsbewegung

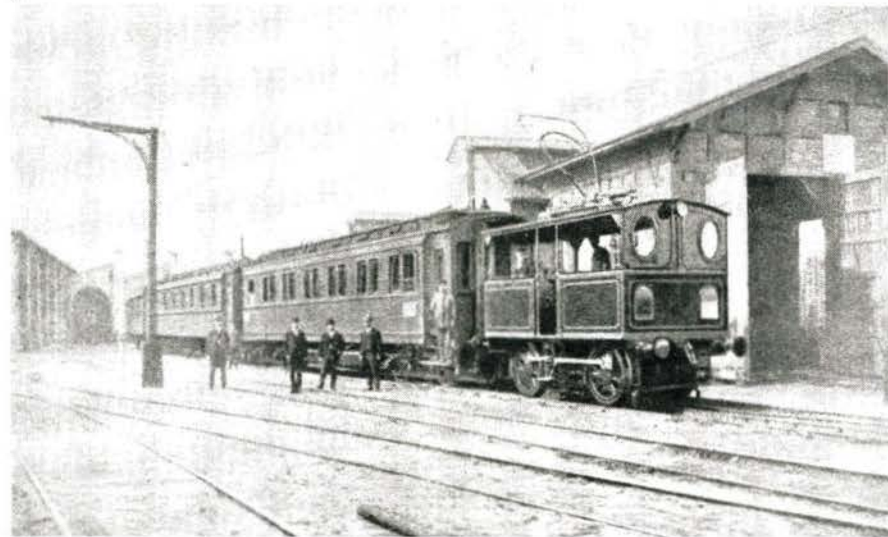
Bis zur Inbetriebnahme der Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel AG 1899 im Nachbarort Nowawes (heute Potsdam-Babelsberg) konzentrierte sich das Proletariat vorwiegend in den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten. Wie in anderen Städten gründete man auch in Potsdam Berufsvereinigungen auf lokaler Ebene.

Am 22. Februar 1869 formierten Potsdamer Metallarbeiter die erste Gewerkschaftsorganisation, den Ortsverein der Metallarbeiter und Maschinenbauer. In den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten war eine große Zahl von Metallarbeitern beschäftigt. Ihre aktive Teilnahme an der Gründung der ersten Potsdamer Gewerkschaftsorganisation läßt die Annahme zu, daß sie – wie viele andere Arbeiter – zu der Erkenntnis gelangt waren, sich nur organisiert mit Erfolg für die sozialen und politischen Rechte einsetzen zu können. Die zunehmenden Streikkämpfe waren für die Eisenbahn-Gesellschaften Anlaß, die Bildung freigewerkschaftlicher Organisationen der Eisenbahner zu verhindern. Deshalb kann davon ausgegangen werden, daß insbesondere Werkstatteisenbahner zu den Gründern des Potsdamer Ortsvereins der Metallarbeiter und Maschinenbauer zählten. Denn immerhin gehörten sechs Werkstatteisenbahner und sechs Arbeiter aus den Werkstätten der Stadt dem Komitee des Ortsvereins an. (11)

An betriebliche Gewerkschaftsorganisationen in Eisenbahnwerkstätten war damals nicht zu denken; bis dahin sollten noch fast zwei Jahrzehnte vergehen.

Die Entwicklung nach 1871
Mit der Gründung des Deutschen Reichs 1871 erhielt der Kapitalismus günstige innere und äußere Bedingungen für seine Entwicklung auf eigener Grundlage. Das damit stark steigende Wirtschaftswachstum erforderte den Ausbau des Verkehrswesens. Deshalb wurde das deutsche Eisenbahnnetz mit großer Schnelligkeit erweitert. Davon betroffen waren in der Folge auch die Potsdamer Eisenbahnwerkstätten. Ab 1872 entstanden weitere neue Anlagen. Diese Tatsache stellte an die Eisenbahnhandwerker und Arbeiter hohe Anforderungen. Neben der anhaltenden Bautätigkeit, begleitet von komplizierten Arbeitsbedingungen, mußten bei geringem Lohn und einer Arbeitszeit von zehn und mehr Stunden die Lokomotiven und Personenwagen termingerecht instand gesetzt werden. Die erforderlich gewordene technische Modernisierung der einzelnen Werkstätten führte dazu, daß bis zur Jahrhundertwende auf dem Werkgelände einige Gebäude neu zu errichten und vorhandene Werkstätten umzubauen waren. Auf dem Gelände an der Eisenbahnbrücke neben dem damaligen und heutigen Schlachthof entstand ein neuer halbrunder Schuppen zum Abstellen von Lokomotiven. Gegenüber dem Bahnhof wurde ein Wagenschuppen für den Hofzug des deutschen Kaisers aufgebaut.
Ab 1891 kam neben dem Dampfantrieb für die Werkstattmaschinen der elektrische hinzu. Dazu wurde die erste Gleichstrom-Licht- und -Kraftanlage mit einem Siemens-Halske-Generator für 50 PS errichtet. Mit dieser Anlage konnte der Antrieb der Werkzeugmaschinen nach und nach auf elektrischen Gruppenantrieb und später auf Einzelantrieb umgestellt werden. Schließlich wurden 1895 die handbetriebenen Spills durch die erste elektrische Vollbahn-Rangierlokomotive mit Fahrleitungsbetrieb ersetzt (12) (siehe auch S. 20 dieser Ausgabe).

6



Das Ausbesserungswerk wird größte Wagenwerkstatt
Nach der Jahrhundertwende begann für die Potsdamer Eisenbahnwerkstätten eine neue Etappe. Die Instandsetzung von Lokomotiven wurde schrittweise eingeschränkt und von anderen Ausbesserungswerken übernommen. Dafür baute man die Wagenwerkstatt weiter aus. 700 Beschäftigte zählte in jenen Jahren der inzwischen als „Königliche Eisenbahn-Hauptwerkstatt Potsdam" bezeichnete Betrieb. Er war somit eine der größten Wagenwerkstätten in Preußen geworden.
Als dann im Potsdamer Werk die ersten vier- und sechsachsigen Drehgestell-Personenwagen für die Schnellzüge Berlin–Potsdam–Magdeburg–Köln zur Revision anstanden, begann die Ausbesserung moderner Fahrzeuge. Die Modelle für die ersten D-Zug-Wagen hatte das Potsdamer Werk selbst angefertigt und verschiedenen Wagenbauanstalten zugestellt. Daraus wurden mehrere Bauarten entwickelt, die als neuartige Durchgangswagen mit Faltenbälgen an den Übergängen zum Einsatz kamen. Die Hauptwerkstatt hatte sich nun fast vollständig auf die Instandsetzung derartiger Wagen spezialisiert. Gleichzeitig versuchte man jetzt von hier aus, maßgeblichen Einfluß auf die Konstruktion von neuen Modellen und Einzelteilen zu erhalten. So wurden in Potsdam nicht nur neue Drehgestelle auf dem Reißbrett entworfen, sondern auch gebaut. Außerdem entstanden Güterwagen mit besonderen Inneneinrichtungen und Spezialwagen. Weiterhin spielte die Hauptwerkstatt Potsdam bei der Entwicklung von neuen Zugbeheizungsanlagen, bei der Zugbelüftung und elektrischen Zugbeleuchtung eine führende Rolle. In kurzer Zeit wuchs der Wagenpark auf etwa 500 neue D-Zug-Wagen und 25 Salonwagen an. Auch Schlafwagen wurden in Potsdam untersucht und ausgebessert. Da diese Fahrzeuge nur mit Polstersitzen ausgestattet waren, mußten zur Desinfektion und Reinigung sämtliche Polsterteile herausgenommen und die Wandbekleidung abgenommen werden. Es entstanden hohe Kosten und ein enormer Zeitverlust, denn bei einer derartigen Reinigung mußten die Wagen wochenlang in der Werkstatt verbleiben. Eine von der Berliner Firma Julius Pintsch gebaute und mit Erfolg erprobte Desinfektionsanlage brachte nach der Jahrhundertwende in den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten die gewünschte Kosten- und Zeiteinsparung.
Die Werkstätteninspektion mußte damit rechnen, daß sich der Wagenpark weiterhin erhöht. Das vorhandene Werkgelände reichte dafür nicht mehr aus. Deshalb mußte im Anschluß an das Werkgelände neues Land erworben werden. Auf diesem Gelände entstanden 1907 die neue Schmiede und eine Gelbgießerei. 1912 wurde gegenüber der Schmiede die sogenannte „Neue Halle" errichtet, die sogar über elektrisch betriebene Hubstände und Schiebebühnen für Drehgestellwagen verfügte. (13)

Die kriegsbedingte Produktionsumstellung
Zu Beginn des ersten Weltkriegs waren in der Lokomotivabteilung der Potsdamer Eisenbahnwerkstätten 275 und in der Wagenabteilung 550 Handwerker und Arbeiter beschäftigt. Der erste Befehl, der die Belegschaft aufhorchen ließ, war die Fahrbereitschaft des kaiserlichen Hofzuges abzusichern.
Plötzlich mußten dann unzählige Güterwagen für den Militärtransport und geeignete Personenwagen als Lazarettwagen hergerichtet werden. Trotz höherer Anforderungen verringerte sich die Belegschaft beträchtlich. Wehrdienstpflichtige Werkstatteisenbahner wurden entweder als Soldat auf den Schlachtfeldern oder in den neu gebildeten Eisenbahnregimentern eingesetzt.
Die ständig zunehmenden mörderischen Materialschlachten erforderten den Transport riesiger Mengen an Waffen und Munition. 1917 war das maximale Leistungsvermögen der Eisenbahn erreicht. Für die Ausbesserung von Fahrzeugen fehlte so gut wie alles. In den Eisenbahnwerkstätten, wie auch in Potsdam, konnten die Reparaturen kaum noch bewältigt werden. Der Umbau von Personen- zu Lazarettwagen und deren Ausbesserung wurden wegen des Material- und Facharbeitermangels für die Potsdamer Werkstatteisenbahner immer komplizierter.

Fortsetzung und Quellenangaben im Heft 10/88

Jürgen Müller,
Leiter des Reichsbahnamtes Potsdam

Die Potsdamer Bahnhöfe heute

Seit 150 Jahren hat Potsdam Eisenbahnanschluß. Wie die Stadt selbst, ist auch die Eisenbahn in und um Potsdam durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichnet.
Davon soll im folgenden Beitrag jedoch nicht die Rede sein. Vielmehr geben zahlreiche Fakten Aufschluß über die Bedeutung dieses Verkehrsträgers für die Bezirksstadt Potsdam in unserer Zeit, genauer noch, im Jahre 1988.
Die Redaktion

Im Territorium des Stadtkreises Potsdam gibt es sechs Bahnhöfe: den Hauptbahnhof, den Bahnhof Potsdam Stadt mit dem Bahnhofsteil Babelsberg und dem Haltepunkt Potsdam West sowie die Bahnhöfe Wildpark, Griebnitzsee, Drewitz und den Bahnhof Rehbrücke mit einem großen Anschlußbahnkomplex (siehe Skizzen auf den Seiten 15 und 17 dieses Heftes). 440 Eisenbahner sorgen auf diesen Dienststellen für den Berufs-, Schüler- und Reiseverkehr, aber ebenso für den Gütertransport von und in die Bezirksstadt.

Der Potsdamer Hauptbahnhof ist mit seiner Lage am Berliner Außenring, an der zweigleisigen Strecke Berlin–Magdeburg, der eingleisigen Strecke Wildpark–Jüterbog sowie der Querverbindung über Michendorf nach Belzig und Dessau ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für weiträumige Personen- und Schnellzugverbindungen im Reisezugnetz der Deutschen Reichsbahn. Neben dem Berufsverkehr in die Hauptstadt der DDR, Berlin, mit den sogenannten „Sputnikzügen", wird dieser Bahnhof außerdem von zahlreichen schnellfahrenden Reisezügen berührt.
Mit Hilfe des Gleisbildstellwerks der Bauform I werden hier in 24 Stunden rund 390 Zugfahrten ermöglicht. Mit anderen Worten: Alle 3,7 Minuten durchfährt ein Zug den Hauptbahnhof Potsdam. Im Jahresfahrplan 1988/89 verkehren täglich von, bis bzw. über Potsdam Hauptbahnhof 41 Schnell- und 97 Personenzüge. Es wird also alle 10 Minuten ein Reisezug behandelt und abgefertigt. In den Spitzenzeiten, das heißt im Hauptberufs- und Wochenendverkehr, benutzen täglich durchschnittlich 15 000 und während der Hauptreisezeit in den Sommermonaten etwa 20 000 Reisende den Bahnhof.
Im schnellfahrenden Reisezugnetz werden der Bevölkerung des Stadt- und Landkreises Potsdam Direktverbindungen sowohl in die Nord- als auch in die Südbezirke der DDR angeboten. Während der Sommermonate verkehren Saisonzüge an die Ostsee, und im Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland werden die Zugpaare Görlitz–Köln und Rostock–München genutzt.
Moderne Technik ermöglicht eine schnelle Abfertigung der Reisenden. Alle Schalter sind mit mikrorechnergesteuerten Schalterdruckern ausgerüstet. Während der Sommermonate werden täglich rund 6 800 Fahrkarten verkauft. Die Platzreservierung erfolgt im EPLA-Verfahren, also auch elektronisch. Zur Selbstbedienung sind für die Reisenden zwei Dialogautomaten sowie vier sogenannte Einwertautomaten (JE 4) zum Lösen von S-Bahn-Fahrkarten vorhanden. 1987 wurden vom Hauptbahnhof Potsdam 1 901 127 Personen abgefertigt.

Der Bahnhof Potsdam Stadt als historischer Potsdamer Bahnhof hat heute ebenso wie der Grenzbahnhof Griebnitzsee wichtige Aufgaben im Transitreiseverkehr zwischen Berlin (West) und der Bundesrepublik Deutschland zu erfüllen.
Der mit drei elektromechanischen Stellwerken der Bauart Siemens ausgerüstete Bahnhof wird derzeit von etwa 140 Zugfahrten in 24 Stunden, davon 37 Reisezüge im Transitverkehr, frequentiert. Potsdam Stadt ist Zugbegleiterheimatbahnhof für Zugleistungen des Binnen- und gleichermaßen des Transitreiseverkehrs. Hierzu kommt der Wagenladungsverkehr im Versand und Empfang, mit dem Stückgutverkehr im Empfang sowie durch den Großcontainerumschlag für die Transportkunden des Stadtkreises Potsdam.

So betrug 1987 das Wagenladungsaufkommen im Versand 4 446 Wagen mit 51 805 t und das Stückgutaufkommen im Empfang 83 181 Sendungen mit 42 493 t. Seit Ende 1985 besteht hier ein Großcontainerumschlagplatz, der weiter ausgebaut wird. 49 Potsdamer Betriebe erhalten gegenwärtig im kombinierten Großcontainerverkehr Güter; 23 Betriebe beladen Container. Das Aufkommen hat sich 1987 gegenüber 1986 im Empfang von 2 394 auf 3 047 Großcontainer und im Versand von 823 auf 1 255 Großcontainer erhöht.
Dem Bahnhof Potsdam Stadt obliegt die Zugbildung und -auflösung aller zwischen Seddin und Potsdam Stadt bzw. Wildpark und umgekehrt verkehrenden Nahgüter- sowie Übergabezüge. Außerdem werden Gex- und Postzüge behandelt, Leerwagenzüge gebildet sowie Anschlüsse und Zusatzanlagen bedient. Und schließlich sind für das Raw „Erwin Kramer" Potsdam Schadzüge aufzulösen und zu bilden.
Annähernd analoge Aufgaben im Gütertransport übernimmt der Nachbarbahnhof Wildpark. Für die etwa 220 Zugfahrten ist ein 1983 in Betrieb genommenes Gleisbildstellwerk der Bauform GS III Sp 68 vorhanden.
Während die Aufgaben im Reiseverkehr unbedeutend sind, erhielt der Bahnhof Wildpark durch die Verlagerung der Kohleentladung von Potsdam Stadt nach Wildpark in den letzten Jahren größere Bedeutung. So hat sich der Wagenladungsverkehr im Empfang von 8 754 Wagen im Jahr 1986 auf 20 333 Wagen 1987 erhöht.
Darüber hinaus ist in Wildpark der gesamte Stückgutversand für den Stadtkreis Potsdam mit einem jährlichen Aufkommen zwischen 50 000 und 60 000 Sendungen konzentriert.

Mit der Verlagerung der Potsdamer Großbetriebe aus der Stadt in den am Stadtrand gelegenen Industriekomplex Rehbrücke und dem Bau der entsprechenden Anschlußbahn hat der Bahnhof Rehbrücke heute wichtige Aufgaben des Wagenladungsverkehrs für die Bezirksstadt zu erfüllen. Die Anschlußbahn wird vom „Hauptauftraggeber Komplexer Wohnungsbau des Bezirkes Potsdam" betrieben. Innerhalb dieses Anschlusses werden solche wichtigen Betriebe wie die Heizwerke Süd I und Süd II (in der Perspektive auch Süd III), die die großen Neubaugebiete der Stadt beheizen, die VEB Betonleichtbaukombinat, Baustoffversorgung, Spezialbau und MINOL, die Deutsche Post, das Getränkekombinat und das Verkehrskombinat bedient. Die Wagenladungen erreichen den Bahnhof in Ganzzügen und Wagengruppen mit den Nahgüterzügen. Durchschnittlich erhält der Bahnhof Rehbrücke täglich einen Ganzzug mit mindestens 30 Wagenladungen. 1987 wurden in Rehbrücke 36 556 Wagen im Empfang und 11 656 Wagen im Versand registriert.

Die Bahnhöfe Babelsberg und Drewitz dienen vor allem dem Zubringerverkehr zu den Berufs- und Reisezügen des Berliner Außenrings ab Bergholz bzw. Potsdam Hauptbahnhof aus dem Stadtteil Babelsberg. Weitere Reisezüge verkehren vom Bahnhof Drewitz über Michendorf und Belzig bis nach Dessau. Als Grenzbahnhof zu Berlin (West) ist der Bahnhof Drewitz am Transitgüterverkehr mit durchschnittlich 35 Zügen pro Tag beteiligt.

Auf den Potsdamer Bahnhöfen sind im Reise- und Güterverkehr beachtliche und vielfältige Leistungen zu vollbringen. Das wird auch in Zukunft so sein. Die Eisenbahn ist und bleibt für die Bezirksstadt Potsdam die wichtigste Schlagader für den Reise- und Güterverkehr.

Peter Zander (DMV), Grube
(b. Potsdam)

Notizen zur Eisenbahn Berlin–Potsdam

Folgender Beitrag enthält weder eine vollständige noch zeitlich geordnete Abhandlung über die Geschichte der ersten Eisenbahn auf preußischem Staatsgebiet. Vielmehr soll versucht werden, die Probleme des Eisenbahnbaus und -betriebs im damaligen Preußen an einigen Beispielen genauer zu schildern und die Leistungen des leitenden Technikers, August Leopold Crelle, zu würdigen. Das Staatsarchiv Potsdam förderte dieses Bemühen in dankenswerter Weise. Der Beitrag basiert zum größten Teil auf Dokumenten aus diesem Archiv.

Streckenführung und Bahnbau

Nach zeitgenössischen Zeitungsmeldungen wurde mit der Abfahrt des Eröffnungszuges vom Berliner „Eisenbahnhof" am 29. Oktober 1838 um 12 Uhr die Berlin-Potsdamer Eisenbahn vollständig dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Zug, bestehend aus zwei Lokomotiven und elf Wagen und besetzt mit 280 Personen, erreichte nach 41 Minuten den Endpunkt in Potsdam (Abb. 1). Bei einer Streckenlänge von 26,4 km betrug die Geschwindigkeit demnach 38 km/h. Was aber ging diesem Ereignis voraus?

Schon im Jahre 1833 wurde in einem Gesuch an den preußischen König der Bau einer Eisenbahn vorgeschlagen. Sie sollte von Naumburg über Potsdam und Berlin nach Breslau (heute Wrocław/VRP) führen. Spätere Anträge beschränkten sich auf eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Potsdam. Erfolgreich waren dabei die Bemühungen des Justizrats Robert und des Rechnungsrats Doussin. Ihnen wurde im Dezember 1835 eine vorläufige Erlaubnis zur Gründung eines Eisenbahn-Unternehmens erteilt. Die preußische Verwaltung für Handel, Fabrikation und Bauwesen forderte zunächst einmal die Vorlage eines Bauprojekts und den Entwurf zur Errichtung einer Aktiengesellschaft. Man muß sich vergegenwärtigen, daß es damals in Preußen noch keine Erfahrungen oder gesetzlichen Grundlagen für Eisenbahn-Gesellschaften gab. So bestand seitens der Antragsteller der Wunsch nach der Verleihung des Enteignungsrechts zum Grunderwerb, wie es für den Bau der Staats-

1

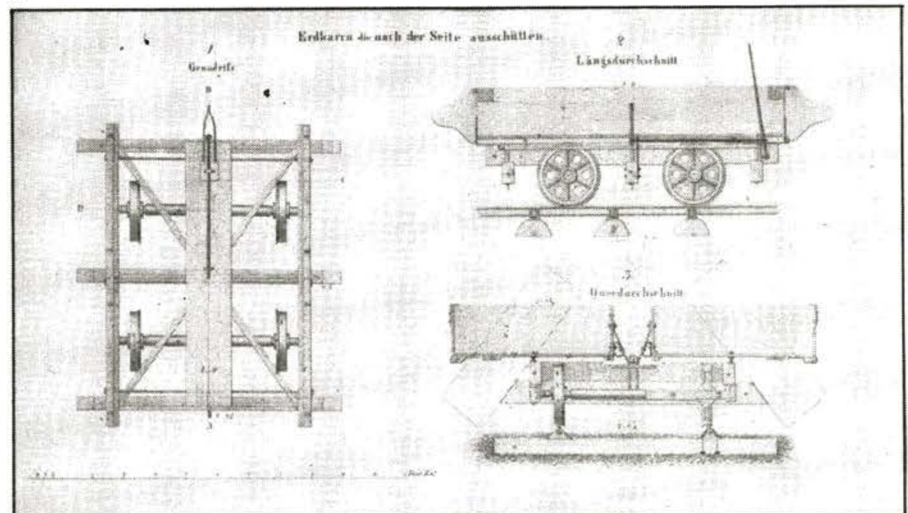


1 Der Eisenbahnhof zu Potsdam zum Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme. Der Turm stand etwa in Höhe der heutigen Straßenbrücke am Bahnhof Potsdam Stadt.

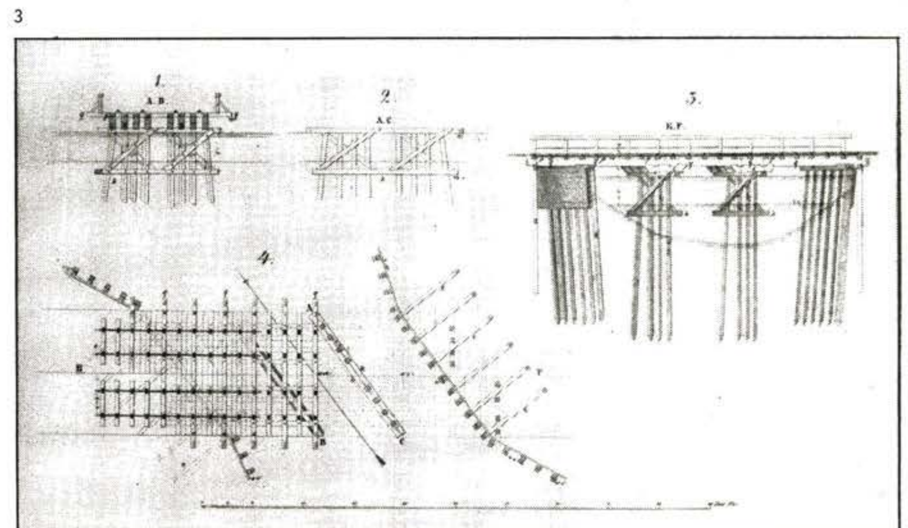
2 Erdtransportwagen der Berlin–Potsdamer Eisenbahn. Schon damals stand die „Oekonomie" im Vordergrund. Auf dem Streckengleis fanden bereits die Bautransporte statt.

3 In unmittelbarer Nähe des auf Seite 13 vorgestellten Fußgängerübergangs befand sich diese Nuthebrücke. Wie sie heute aussieht, kann man ebenfalls auf Seite 13 (Abb. 2) erkennen.

2



3



chausseen bestand. Der Staat seinerseits mußte festlegen, welche Pflichten durch die Eisenbahn-Gesellschaft beim Bau und während des zukünftigen Betriebs zu erfüllen waren. Die Aktionäre stimmten schließlich zwei wesentlichen Forderungen der Behörden zu:

- Die Aktiengesellschaft erkennt im voraus alle Verpflichtungen an, die ihr aus einem künftigen Eisenbahngesetz erwachsen.
- Die Bahn kann nach Ablauf der Konzessionsfrist von 60 Jahren unentgeltlich vom Staat übernommen werden. Damit war jedoch keine Verpflichtung für den Staat zur Übernahme verbunden.

Insgesamt 88 Aktionäre brachten das erforderliche Kapital von 700 000 Talern auf. Diese Bausumme hatte der Geheime Oberbaurat Crelle in seinem Projekt zur Errichtung der Eisenbahn errechnet. In seinen sehr umfangreichen und detaillierten Angaben zur Streckenführung, dem Unter- und Oberbau, den Fahrzeugen, Gebäuden, Brücken und zur Betriebsführung der künftigen Eisenbahn wird deutlich, daß er die schon bestehenden Bahnen gründlich studiert hatte (1). Vergleicht man Crelles Projekt mit seinen „Technischen Nachrichten von der Eisenbahn Berlin–Potsdam" aus dem Jahre 1841, ist festzustellen, daß der ursprüngliche Plan noch in mehrfacher Hinsicht geändert wurde (2). Aus beiden Arbeiten Crelles sollen nachfolgend wesentliche Gedanken wiedergegeben werden.

Ausführlich erläutert sind die Grundsätze der Trassierung. Sein Projekt berücksichtigte auch eine Weiterführung der Stecke über Potsdam hinaus nach Westen. Crelle forderte möglichst große Bogenhalbmesser und geringe Neigungen. Nach seinen Festlegungen war der „Erddamm" gleich für zwei Gleise hergestellt, obwohl nur ein Gleis verlegt wurde. Gemeinsam mit dem Baumeister Loof, der die Messungen und Nivellierarbeiten übernahm, trassierte er so geschickt, daß die Erde für die Dammaufschüttungen fast vollständig aus den Einschnitten gewonnen wurde. Da hierfür ein längerer Transportweg unumgänglich war, konstruierte Crelle eigens für diesen Zweck spezielle Front- und Seitenkipper. Wie auf Abb. 2 zu sehen ist, benutzte man schon während des Baus das spätere Gleis. Damit wurden Baukosten und Bauzeit gespart. Ebenso eingehend untersuchte Crelle die Frage des zweckmäßigsten Oberbaus. Er empfahl ge-

4

1. 2. 3.

5

Berlin = Potsdamer Eisenbahn.

Fahrten.

Tage, an welchen die Fahrt geschieht.	Von Berlin nach Potsdam.	Von Berlin nach Steglitz.	Von Potsdam nach Berlin.	Von Steglitz nach Berlin.	Von Potsdam nach Kohlhasenbrück.	Von Kohlhasenbrück nach Potsdam.
Sonntag, Dienstag, Donnerstag.	5½. 7. 10½. 1½. 3. 6. 9½.	2. 3½. 7. 9. Nachmittags.	8½. 12. 4½. 7½. 8. 9½. 11. Letztere Fahrt findet nur dann statt, wenn sämmtliche Billette zu den vorhergehenden 3 Fahrten verkauft sind.	2½. 4. 7½. 10½ Nachmittags.	5 Nachmittags.	8½ Abends.
Montag, Mittwoch, Freitag, Sonnabend.	7. 10½. 1½. 3. 6. 11. Letztere Fahrt mit Pferden.	2. 3½. 7. 9. Nachmittags.	5. 8½. 12. 4½. 8. 9½. Die erste Fahrt um 5 Uhr mit Pferden.	2½. 4. 7½. 9½ Nachmittags.	5 Nachmittags.	8½ Abends.

6

4 Querschnitte der ersten Dampf- und Bahnwagenschuppen der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Sie stellten die ersten Hochbauten auf dem Gelände des heutigen Raw „Erwin Kramer" Potsdam dar.

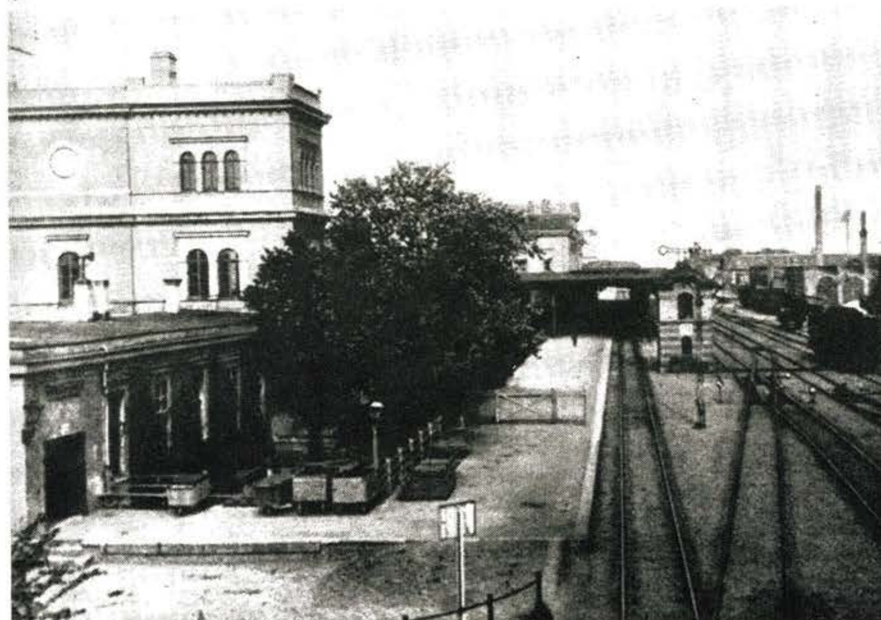
5 Der erste Fahrplanentwurf für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Deutlich gekennzeichnet wurden die durch Pferde gezogenen „Züge".

6 Die nach 1864 umgebauten und erweiterten Hochbauten des alten Potsdamer Hauptbahnhofs wurden im April 1945 gänzlich zerstört.

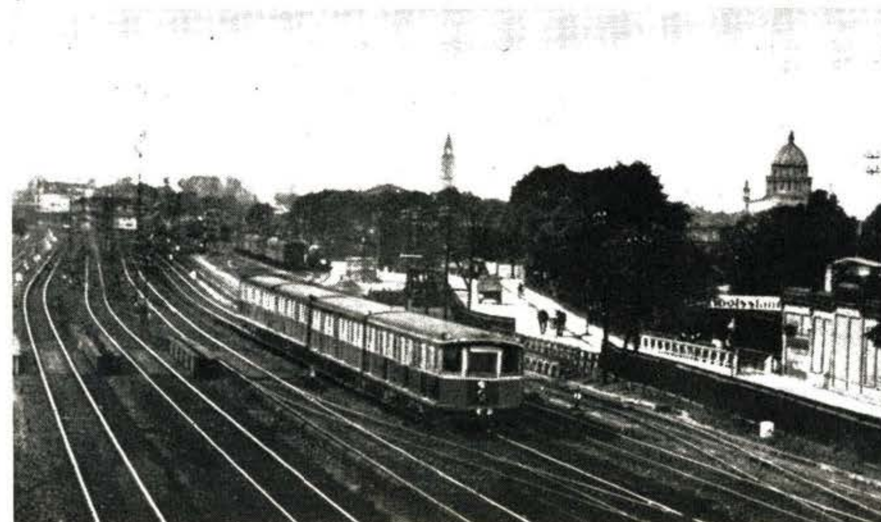
7



8



9



walzte Schienen mit geradem Steg. Sie waren nur in England zu erhalten. Ihre Masse betrug in heutigen Einheiten etwa 22,6 kg/m. Die Länge der einzelnen Schienen war mit 15 Fuß (etwa 4,5 m) angegeben. Crelle forderte die Verwendung von Querschwellen. Er verglich Schwellen aus Holz, Eisen und Stein miteinander. Als Kompromiß aus Kosten, Beschaffbarkeit und Haltbarkeit entschied sich Crelle für hölzerne Querschwellen. Sein Vorschlag, eine Schotterbettung zur Ableitung der Nässe zu verwenden, wurde verworfen. Die Schwellen verlegte man mit der Rundung nach oben in einem Abstand von etwa 0,9 m. Der Abstand wurde so gewählt, daß immer eine Schwelle unter dem Schienenstoß lag.

Die Erdarbeiten begannen im August 1837 an mehreren Abschnitten zugleich. Ende September 1838 war die Strecke bis auf ein kurzes Zwischenstück bei Zehlendorf befahrbar. Erste Probe- und Abnahmefahrten fanden statt. Ausweichstellen bestanden in Steglitz und Zehlendorf. Die Brücken und Durchlässe im Streckenverlauf waren erforderlich, um Wasserläufe zu überqueren. (Die hölzerne Nuthebrücke bei Potsdam zeigt Abb. 3.) Hinzu kam eine Straßenüberführung bei Schöneberg.

An den Endpunkten der Strecke in Berlin und Potsdam wurden Empfangshäuser, Lokomotiv- und Wagenschuppen errichtet. Auch Pferdeställe gehörten dazu. Die Fertigstellung dieser Bauten zog sich zum Teil mehrere Jahre hin. Ein Querschnitt der Fahrzeugschuppen ist auf Abb. 4 zu sehen.

Die Fahrzeuge

In den ausgewerteten Archivbeständen fanden sich leider keine zeichnerischen Unterlagen zu den Lokomotiven und Wagen. Bei den in anderen Veröffentlichungen wiedergegebenen Skizzen wird nicht auf Originalquellen verwiesen. Mit Hilfe von schriftlichen Hinweisen in den Aufzeichnungen Crelles und verschiedenen Berichten aus den Akten soll trotzdem versucht werden, den Fahrzeugbestand, insbesondere den der Wagen, zu rekonstruieren. (Über die Lokomotiven wird im Beitrag „150

7 Um die Jahrhundertwende entstand diese Aufnahme: Blick über den Hausbahnsteig zu einer abfahrbereiten Pferdestraßenbahn. Im Hintergrund die Heiliggeistkirche.

8 Ein Blick von der alten (und 1945 ebenfalls zerstörten) Straßenbrücke auf den Bahnhof Potsdam. Die Anlage der Bahnsteige ist trotz der starken Zerstörungen bis heute erhalten geblieben.

9 Am 11. Juni 1928 fuhr der erste planmäßige S-Bahn-Zug zwischen Erkner und Potsdam. Ab 13. August 1961 mußte dieser Betrieb unterbrochen werden. Noch mehrere Wochen danach pendelte die S-Bahn im Stadtgebiet von Potsdam auf dem Abschnitt Griebnitzsee–Potsdam Stadt. Sie wurde dann durch den heutigen Zubringerverkehr Potsdam Hbf–Babelsberg ersetzt.

Jahre Eisenbahnwerkstätten Potsdam" berichtet.)

Die zu Betriebsbeginn vorhandenen 44 Personen- und 12 Güterwagen gliederten sich folgendermaßen auf:

2 Staatswagen	je 12 Sitzplätze
5 Personenwagen 1. Kl.	je 18 Sitzplätze
9 Personenwagen 2. Kl.	je 24 Sitzplätze
28 Personenwagen 3. Kl.	je 30 Sitzplätze
8 Bahnkarren	zur Beförderung von Kutschen
4 Viehwagen	zum Transport von Pferden.

Die Personenwagen glichen in ihrem Aufbau den damals üblichen Postkutschen, mit dem Unterschied, daß man bis zu drei solcher Wagenkästen auf einem Eisenbahnwagen-Untergestell verband. Auf diese Weise entstanden die „Coupéwagen" mit ihren getrennten Abteilen. Während die Wagen der 1. Klasse allseitig geschlossen waren und verglaste Türfenster aufwiesen, hatten die 2.-Klasse-Wagen lediglich Fensterrollos erhalten. Auch die Polsterung der Sitze und Wandbekleidungen unterschied sich. Nach den angegebenen Sitzplatzzahlen ist anzunehmen, daß die Wagen aus drei Abteilen mit je drei bzw. vier Sitzplätzen nebeneinander bestanden. Mit wesentlich bescheidenerer Ausstattung, wohl aber wiederum aus drei Abteilen bestehend, gab es die Wagen der 3. Klasse in zwei Ausführungen. Während die einen völlig offen waren und nur ringsherum über ein „Geländer" verfügten, konnte man sich in den anderen durch ein Segeltuchdach und herablaßbare Vorhänge etwas vor der Witterung schützen.

Offensichtlich erfreute sich die Bahn eines regen Zuspruchs, denn schon 1839 bestellte man neue Fahrzeuge. Die Zahl der Personenwagen erhöhte sich auf 99. Darunter existierten bereits dreiachsige Fahrzeuge. Erwähnt wurde 1842 außerdem ein „achträdriger Wagen für 96 Personen". Hierbei kann es sich nur um einen Drehgestellwagen gehandelt haben, der nach amerikanischem Vorbild entstanden war. Die „Fabrikations- und Commissionsräte" Wedding und Brix führten im Mai 1843 eine Revision der Fahrzeuge durch. Bei den Wagen bemängelte man mehr als 80 Räder mit scharfen Spurkränzen. Weiterhin wurde das äußere Erscheinungsbild vieler Personenwagen kritisiert. Der Revisionsbericht fordert die Einstellung eines Wagenmeisters, der regelmäßig den technischen Zustand prüfen soll. In dem Bericht wird das Fehlen eines Wagenschuppens auf dem Bahnhof Potsdam hervorgehoben. Aus dem erwähnten Bericht ist zu entnehmen, daß die Wagen in den einzelnen Klassen jeweils mit 1 beginnend numeriert waren. Im Vergleich zu den Personenwagen besaß die Berlin-Potsdamer Eisenbahn nur wenige Güterwagen.

In diesen ersten Jahren war sie wohl mehr eine Ausflugs- und Vergnügungsbahn.

Betriebsablauf, Fahrpläne und Sicherungstechnik

Zunächst durften aufgrund einer Order bei Dunkelheit keine lokomotivbespannten Züge verkehren. Aus einem Fahrplanentwurf ist ersichtlich, daß früh und abends nur Pferdebahnbetrieb stattfand (Abb. 5). Die Bahngesellschaft versuchte, diese Fahrten zu vermeiden. Sie setzte durch, daß sie nur fahren mußte, wenn alle Billets für einen durch ein Pferd zu ziehenden Eisenbahnwagen verkauft waren. Der Fahrplan dokumentiert, daß nachmittags Züge für den Ausflugsverkehr zwischen Berlin und Steglitz sowie von Potsdam nach Kohlhasenbrück pendelten. Für den Fahrpreis 2. Klasse konnte man die zahlreichen Obersitze benutzen.

Da bis auf eine Ausnahme immer nur ein Zug die Gesamtstrecke befuhr, beschränkte sich die Sicherung auf Wegübergänge und die Befahrbarkeit des Gleises. Verschiebbare Barrieren sperrten die Wege. An ihnen und sonst in Abständen von 250 „Ruthen" (ca. 942 m) existierten Bahnwärterposten. Oftmals bestanden sie nur aus einem Schutzdach. Die Bahnwärter hatten anfangs ihren etwa einen Kilometer langen Abschnitt nach jeder Zugfahrt zu begehen und die Befahrbarkeit zu prüfen. Durch Handzeichen, bei Dunkelheit durch eine Laterne, signalisierte man dem Lokomotivführer freie Fahrt. Hierbei ereignete sich auch der erste Unfall. Der Bahnwärter Michaelis wurde 1839 in Höhe der Nowaweser Lindenstraße (heute Rudolf-Breitscheid-Straße) am Posten 48 von der Lokomotive erfaßt und getötet. Der Dienst dieser Bahnwärter begann früh 4.30 Uhr und endete nach der letzten Zugfahrt um Mitternacht. Es geht aus den Akten nicht hervor, ob und wann diese als unzumutbar festgestellte Arbeitszeit geändert wurde.

Unregelmäßigkeiten

Aus dem Jahre 1840 datieren die ersten Aufzeichnungen über Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr. Jedenfalls häuften sich die Zugverspätungen und die Beschwerden darüber. Auch Entgleisungen traten auf. Daraufhin führte man die schon erwähnte Revision des Fahrzeugparks durch. Klagen gab es außerdem wegen der durch das Funkensprühen der Dampflokomotiven verursachten Brände. Waldbrände und auch Schäden an Kleidungs- und Gepäckstücken regten bereits damals den Bau und die Erprobung von Vorrichtungen zur Vermeidung des Funkenflugs an. Erwähnt werden ebenso die Bemühungen zur Beseitigung von Schnee und Glatteis. Die zuständige Polizeibehörde untersagte die Verwendung eines von einer Lokomotive geschobenen und mit Steinen beschwerten Wagens. Erprobt wurde in jener Zeit bereits ein an den Lokomotiven befestigter Sandstreuapparat.

Die weitere Entwicklung bis zur Gegenwart

In Kurzform sollen nun weitere wichtige Ereignisse aus der Geschichte der Eisenbahnverbindung Berlin–Potsdam geschildert werden. Mit der Verlängerung der Strecke nach Magdeburg wurde auch der zweigleisige Ausbau eingeleitet. 1858 war die gesamte Strecke zweigleisig befahrbar. Gleichzeitig kamen an der bisherigen Bahn neue Haltestellen hinzu. Zwischen 1871 und 1874 entstand als Zweigbahn zwischen Zehlendorf und Kohlhasenbrück die Wannseebahn. Die alte Strecke wurde fortan als Stammbahn bezeichnet. Die bisher noch private Bahngesellschaft wurde 1880 vom preußischen Staat übernommen. Der zunehmende Verkehr erforderte bald den viergleisigen Ausbau der Teilstücke Berlin–Zehlendorf und Kohlhasenbrück–Potsdam. Der Teilplan mit dem Haltepunkt Neuendorf (heute Bahnhof Babelsberg) ist auf Seite 13 veröffentlicht. Auch der Bahnhof Potsdam wurde, nach 1864 zum zweiten Mal, umgebaut und erweitert (Abb. 6 bis 8). In dieser Zeit waren die Straßenüberführung und der Ringlokschuppen errichtet worden. Nach der Jahrhundertwende wurde die Strecke zwischen Kohlhasenbrück und Wildpark über das Straßenniveau angehoben. Auf der 1891 für den Vorortverkehr eröffneten neuen Wannseebahn konnte 1928 der elektrische S-Bahn-Verkehr aufgenommen werden. Die Züge verkehrten zwischen Potsdam und Erkner.

Die nach dem Potsdamer Abkommen veränderten politischen Verhältnisse und die Politik des kalten Kriegs durch die westlichen Besatzungsmächte führten zu einschneidenden Veränderungen im Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Potsdam. Mit dem Bau des Berliner Außenrings entstand der heutige Potsdamer Hauptbahnhof. Nach Sicherung der Staatsgrenze zu Berlin (West) im August 1961 benutzen heute nur noch Transitzüge einen kurzen Streckenabschnitt der ehemaligen Berlin–Potsdamer Eisenbahn. Die Stammbahn wurde entbehrlich.

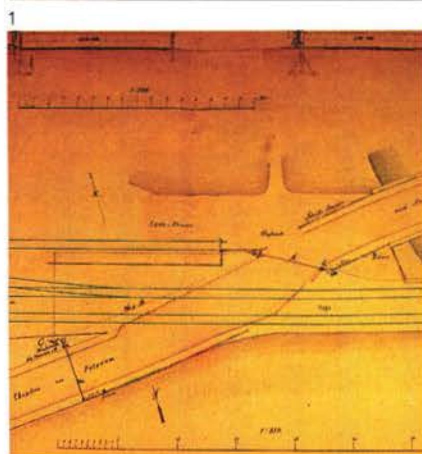
Quellenangaben

(1) Staatsarchiv Potsdam, Bestand: Pr. Br. Rep. 2A 1
1414: Betriebsreglement für Eisenbahnen,
1415–1421: Bestimmungen über den Bau und die Beaufsichtigung der Eisenbahnen,
1422: Zirkularverfügungen über Eisenbahnen,
1424–1429: Eisenbahnanlagen und Projekte,
1445–1447: Feststellung der Fahrpläne,
1459: Eisenbahnstatistik,
2171–2179: Bau und Beaufsichtigung der Eisenbahn Berlin–Potsdam.

(2) A. L. Crelle: Technische Nachrichten von der Eisenbahn Berlin–Potsdam, in: Journal für die Baukunst, Bd. XV (1841)

(3) Marx: Festschrift Hundert Jahre Eisenbahn Berlin–Potsdam, herausgegeben von der RBD, Berlin 1938

1



2



Zwischen Potsdam und Babelsberg ...

... gehört die Eisenbahn seit 150 Jahren zum täglichen Bild. Vieles hat sich hier seit 1838 geändert. Davon zeugen auch die folgenden Aufnahmen.

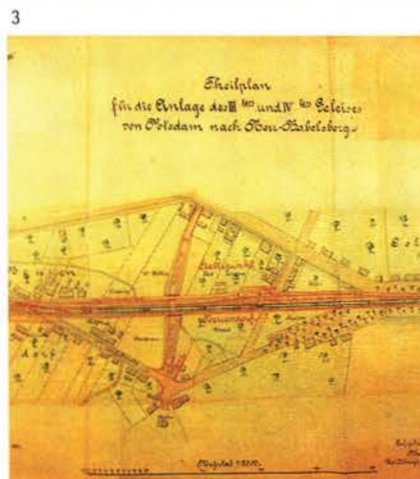
1 Straßenkreuzung beim km 25,2 der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Die Zeichnung von 1874 erläutert die Einführung lotrecht drehbarer Schrankenbäume zur Sicherung der Straßenüberführung. Diese Anlage wurde 1898 durch die südliche Umgehungsstraße – heute Friedrich-Engels-Straße – beseitigt. Für die Fußgänger entstand ein Übergang.

2 Dieser Fußgängerübergang besteht noch heute und wurde vor einigen Jahren erneuert. Er diente als Fotostandpunkt für diese Aufnahme mit dem von Potsdam Hbf kommenden und bis zum Bahnhof Babelsberg fahrenden Triebwagen. Noch gut erkennbar sind außerdem die beidseitig des Bahnkörpers aufeinanderzulaufenden Straßen.

3 Die Gleisanlagen des Bahnhofs Neuendorf (heute Babelsberg) wurden im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Kohlhasenbrück–Potsdam verändert. Der Plan aus dem Jahre 1887 zeigt deutlich, wie die Strecke in Richtung Berlin (nach rechts) an der Lindenstraße (heute Rudolf-Breitscheid-Straße/Potsdam-Babelsberg) entlangführte. Von 1911 bis 1913 wurde die Gleisanlage über das Straßenniveau angehoben und der heutige Bahnhof Babelsberg gebaut.

Foto und Repros: P. Zander, Grube, aus: Staatsarchiv Potsdam Pr. Br. Rep. 2A, Nr. 2177 und 2178

3



Im Wandel der Zeiten

Bahnhof Wildpark

Ebenfalls durch eine bewegte Geschichte gekennzeichnet ist der Potsdamer Bahnhof Wildpark. Für den Reiseverkehr weniger bedeutungsvoll, wurde hier ein Teil des Wagenladungs- und Stückgutverkehrs für die Bezirksstadt konzentriert. Dem aufmerksamen Eisenbahnfreund fallen hier historische und gleichermaßen moderne Anlagen auf.

1



1 Zwischen Wildpark und dem Haltepunkt Potsdam West dürfen die älteren Brücken mit ihren gußeisernen Säulen von besonderem Interesse sein. Ein Bauwerk unserer Zeit stellt im Bereich der Potsdamer Bahnanlagen dagegen die bekannte Brücke über den Templiner See dar (siehe Titelbild).

2 Erst nach der Jahrhundertwende wurde der sogenannte Kaiserbahnhof in Wildpark eröffnet. Gelegentlich benutzte ihn der letzte deutsche Kaiser, um das nahe gelegene Neue Palais zu erreichen. Heute steht der Bahnhof unter Denkmalschutz. Die dringend erforderlichen Restaurationsarbeiten konnten jedoch noch nicht in Angriff genommen werden.

3 Eine der neuesten Anlagen ist das Stellwerk des Bahnhofs Wildpark. Mit seiner Inbetriebnahme verschwand hier die mechanische Sicherungstechnik.

Fotos: P. Zander, Grube (1 und 3); H.-W. Pohl, Berlin (2)

2



3



mosaik

Ingo Schelosky, Büro für Stadtverkehr Potsdam und Peter Schwoch, Potsdam

Straßenbahn und Obus in Potsdam

Neben der 150jährigen Eisenbahn spielt für die Stadt Potsdam der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine außerordentlich wichtige Rolle. Er besteht zwar noch nicht so lange wie die Eisenbahn, wurde aber ohne Zweifel durch sie maßgeblich gefördert.

1



2



3



4



1 Mehr als 3,2 Mill. Personen beförderten Straßenbahn und Obus der Bezirksstadt Potsdam im vergangenen Jahr. Werktäglich sind 40 Straßenbahnzüge und 9 Obusse im Einsatz. Die sogenannten Gotha-Züge, bestehend aus den Fahrzeugtypen T 2, G 4 und B 2, erhalten seit Mitte vergangenen Jahres eine neue Farbgebung (siehe auch „me" 1/88, S. 14). Hier begegnen sich zwei neu lackierte Gotha-Züge in der Potsdamer Friedrich-Ebert-Straße.

2 Über 35 Jahre rollten die Straßenbahnen ausschließlich mit diesem Anstrich durch die Havelstadt. Der Tw 116 verläßt mit zwei Bw die Haltestelle Platz der Einheit-Süd in Richtung Fontanestraße.

3 Inzwischen verfügt der VEB Verkehrsbetrieb Potsdam über 44 Straßenbahnfahrzeuge des Typs KT4D, die vor allem in Doppel-, aber auch in Einfachtraktion verkehren. Im Hintergrund die bekannte Nikolaikirche.

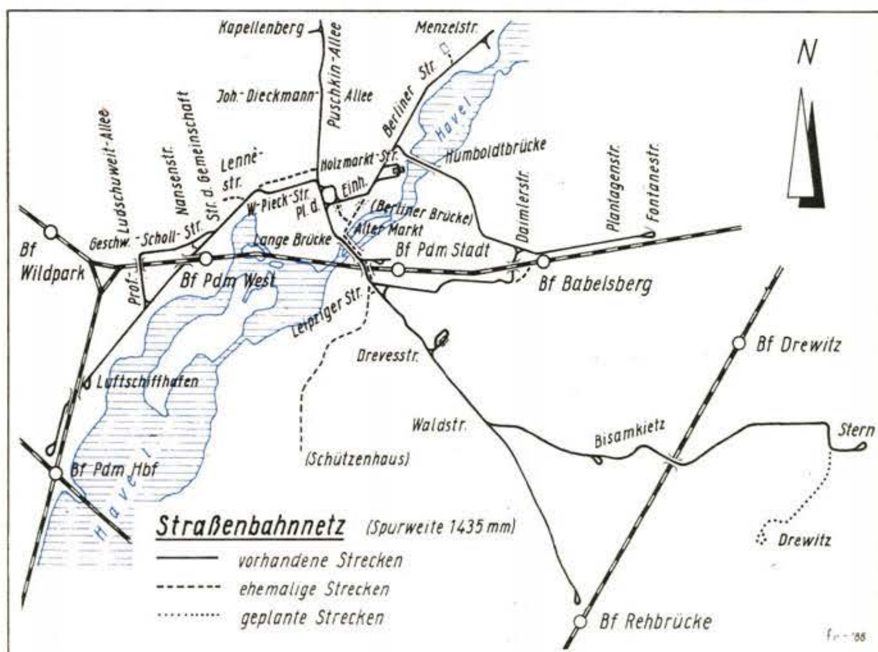
4 Seit 1986 planmäßig im Einsatz sind die Gelenkobusse des Typs 280 T von Ikarus. Das Foto zeigt den Obus 453 (jetzt 953) kurz nach dem Unterqueren der Brücke am Bahnhof Babelsberg.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam (1 bis 3); W. Taag, Potsdam (4)

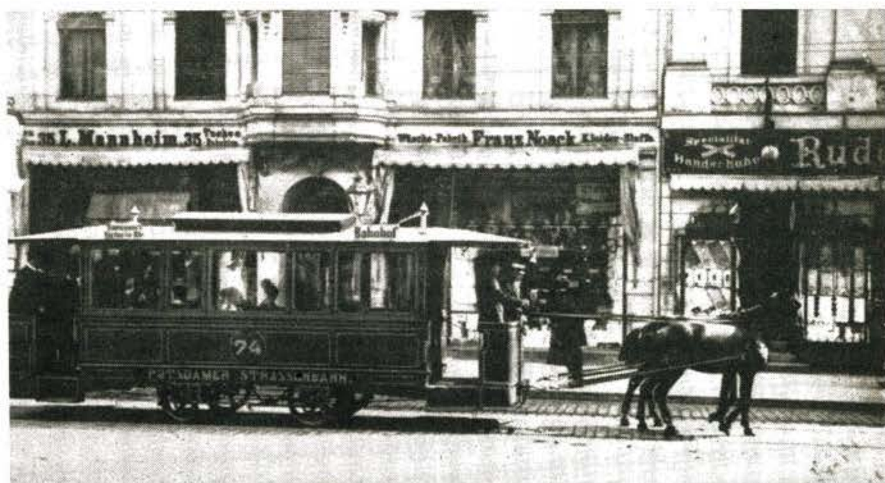
Traditionell hat heute die Straßenbahn den größten Anteil am Potsdamer Stadtverkehr. Aber nicht nur über sie soll im folgenden berichtet werden, sondern ebenso über die fast 40jährige Geschichte des Obusbetriebes im Stadtteil Babelsberg. Neben dem Kraftomnibus werden diese Verkehrsmittel auch künftig zum Straßenbild der inzwischen 145 000 Einwohner zählenden Bezirksstadt gehören.

Zur Entwicklung des Straßenbahnverkehrs

Wie in anderen Städten bemühten sich auch in Potsdam in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts private Unternehmen um die Bau- und Betriebserlaubnis für eine Pferdebahn. Die Stadt hatte in dieser Zeit etwa 40 000 Einwohner, war Residenz des Königs und folglich ihr öffentliches Leben durch zahlreiche Ämter und Behörden geprägt. Außerdem gab es schon damals einen starken Besucherverkehr zu den Schlössern und Parks in und um Potsdam. Besonders an den Wochenenden kamen die Berliner über die Glienicker Brücke (Brücke der Einheit) in die Residenzstadt. Ein gewinnbringender Betrieb des damals leistungsstärksten Nahverkehrsmittels Pferdebahn war somit vorauszusehen.
Im Jahre 1880 konnte die Berliner Firma Reymer und Masch drei Pferdebahnlinien eröffnen: am 11. Mai die „rote" Linie zwischen Altem Markt und Glienikker Brücke (Brücke der Einheit), am 14. Mai die „grüne" Linie zwischen Altem Markt und Victoriastraße (Geschwister-Scholl-Straße) und am 15. Juli schließlich die „weiße" Linie zwischen Altem Markt und Alleestraße (Johannes-Dieckmann-Allee). Die beiden zuletzt genannten Linien verliefen an der West- und Südseite des Wilhelmplatzes (Platz der Einheit). Der Straßenbahnhof befand sich in der Neuen Königsstraße (Berliner Straße). Alle Linien führten zunächst über die Berliner Brücke (nicht mehr vorhanden). Die „grüne" und „weiße" Linie fuhren ab Juli 1880 nach



5



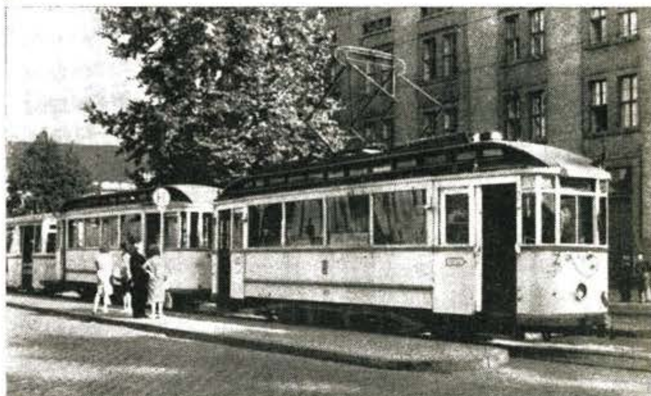
5 27 Jahre mußte die Pferdebahn in Potsdam den Anforderungen des Nahverkehrs gerecht werden. Diese Aufnahme zeigt die Pferdebahn in der Nauener Straße (Friedrich-Ebert-Straße). Der Wagen mit der Nr. 74 wurde 1892 von der Waggonfabrik Zypern & Charlier in Köln direkt an die Potsdamer Straßenbahn geliefert. Als Beiwagen 54 leistete er bis etwa 1917 noch gute Dienste bei der Elektrischen.

6



6 Am 2. September 1907 gab es in Potsdam schulfrei! Die „Elektrische" wurde eingeweiht. Auf dem Foto Tw 1 (Ammendorf 1907/† 1958) und Bw 31 (ex Pferdebahnwagen, 1943 Umbau in Güterlore) am Eröffnungstag in der Charlottenstraße (Wilhelm-Pieck-Straße).

7



7 Von diesem Straßenbahnfahrzeugtyp wurden in den Jahren 1926, 1928 und 1934 16 Tw und 21 Bw beschafft. In den 70er Jahren waren die letzten Fahrzeuge dieser Serie entbehrlich. Das Foto zeigt einen derartigen Straßenbahnzug im Jahre 1960 am Platz der Nationen (Tw 117/Ammendorf 1926/ † 1962 und Bw 207/Ammendorf 1926/ † 1967/68).

Fertigstellung einer Straßenbrücke über den ehemaligen Stadtkanal dann vom Alten Markt direkt zum Wilhelmplatz. Am 3. Juli 1880 wurde die Strecke bis zur Langen Brücke und am 19. Juli 1888 nach Inbetriebnahme der neuen massiven Langen Brücke bis zum Bahnhof (Bahnhof Potsdam Stadt) verlängert. Etwa ab diesem Zeitpunkt verkehrte die

„rote" Linie zwischen Wilhelmplatz und Glienicker Brücke (2,8 km), die
„grüne" Linie zwischen Bahnhof und Victoriastraße (2,8 km), und die
„weiße" Linie zwischen Bahnhof und Alleestraße (2,4 km).

Die Streckenlänge betrug 7,2 km. Für die Personenbeförderung waren durchschnittlich 38 Fahrzeuge vorhanden. Betreiberin war ab 26. Mai 1880 die „Potsdamer Straßenbahn-Gesellschaft".
Um die Jahrhundertwende – die Einwohnerzahl Potsdams war auf 60000 angestiegen – sollte die Pferdebahn auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Zunächst scheiterte dieses Projekt. Das Observatorium für Erdmagnetismus befürchtete, daß die dortigen Messungen beeinflußt würden. Erst am 2. September 1907 konnte der elektrische Betrieb durch die Stadt Potsdam, die die Bahn am 1. Januar 1904 gekauft hatte, eröffnet werden.
Alle drei Linien begannen am Bahnhof. Die „grüne" Linie war bis zum Haltepunkt Charlottenhof (Potsdam West) verlängert worden, führte nun nicht mehr durch die Brandenburger Straße (Klement-Gottwald-Straße), sondern durch die Charlottenstraße (Wilhelm-Pieck-Straße). Der Abschnitt zwischen Alter Markt und Berliner Brücke wurde ebenfalls abgebaut und der Straßenbahnhof zur Holzmarktstraße verlegt.
Durch die fortschreitende Ausdehnung der Stadt nach Westen und Süden erfuhr das Streckennetz wesentliche Erweiterungen. Am 17. Oktober 1908 kam die Strecke Lange Brücke–Nowawes (Babelsberg) bis Plantagenstraße, am 30. August 1910 die große Schleife ab Bahnhof Charlottenhof über die Kastanienallee (Professor-Ludschuweit-Allee) und am 6. Juli 1913 die Strecke von der Kastanienallee zum 1911 eröffneten Luftschiffhafen hinzu. Ab 4. Juni 1930 fuhr die Straßenbahn von der Leipziger Straße zum Schützenhaus (nicht mehr vorhanden) als Anfang einer vorgesehenen Strecke nach Caputh bei gleichzeitiger Einführung von Liniennummern und ab 21. September 1934 von der Leipziger Straße zum Bahnhof Rehbrücke. (Die Gleise an der Nord- und Ostseite des Wilhelmplatzes verlegte man im Jahre 1929.) Am 2. März 1935 wurde die Strecke nach Nowawes bis zur Fontanestraße verlängert und im gleichen Jahr an der Drevesstraße ein zweiter Straßenbahnhof übergeben.
Nunmehr verkehrten auf dem erweiterten Streckennetz folgende Linien:

1 Bahnhof Potsdam–Luftschiffhafen (5,1 km)
2 Bahnhof Rehbrücke–Glienicker Brücke (8,0 km)
3 Bahnhof Potsdam–Alleestraße (2,4 km)
4 Wilhelmplatz–Nowawes, Fontanestraße (4,8 km)
5 Wilhelmplatz–Schützenhaus (2,8 km).

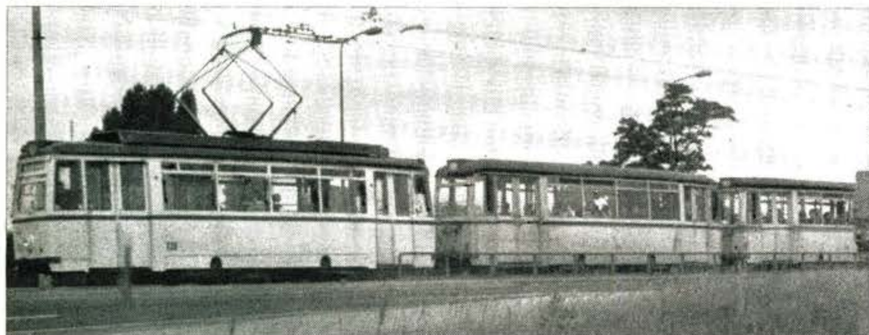
Die Streckenlänge betrug 20,9 km, eingesetzt waren 43 Triebwagen und 42 Beiwagen.
Durch den zweiten Weltkrieg wurden rund 30 % des Wagenparks zerstört und schwere Schäden an den Bahnanlagen angerichtet. Die Strecke zum Schützenhaus baute man ab und verwendete das Material zur Reparatur der anderen Strecken. Im Mai 1952 verlegte man in der Lennéstraße ein Gleis für Fahrten bei Veranstaltungen im Theater, baute es jedoch einige Jahre später wieder aus. Weitere Netzerweiterungen folgten ab 9. Januar 1954 bis zur Puschkinallee und ab 11. Januar 1958 bis zum neu erbauten Bahnhof Potsdam Süd (Hauptbahnhof). Von 1956 bis 1965 ruhte der Verkehr zwischen Holzmarktstraße und Brücke der Einheit. Er sollte wegen Überalterung des Oberbaus auf Obus-Betrieb umgestellt werden, wurde aber ausschließlich mit Kraftomnibussen bedient. Am 4. Dezember 1961 wurde die Strecke über die neue Lange Brücke eröffnet, gleichzeitig war die kurvenreiche Strecke über den Alten Markt entbehrlich. 1963 erreichten die Gleise die neue Endstelle Kapellenberg. 1975 konnte das stadtauswärts führende Gleis zwischen Straße der Gemeinschaft und Nansenstraße aus der Leninallee in die Geschwister-Scholl-Straße verlegt werden.
Zum Anschluß der neuen Wohngebiete an das vorhandene Netz wurde am 7. Oktober 1982 die Strecke Waldstraße–Stern und am 30. April 1985 die Strecke ab Daimlerstraße über die Humboldt-Brücke zur Berliner Straße in Betrieb genommen. Seitdem verkehren auf dem 29,1 km langen Streckennetz folgende Linien:

1 Bahnhof Rehbrücke–Hauptbahnhof (10,1 km)
2 Bahnhof Rehbrücke–Kapellenberg (7,2 km)
3 Bahnhof Rehbrücke–Menzelstraße (7,8 km)
4 Hauptbahnhof–Fontanestraße (9,6 km)
5 Kapellenberg–Fontanestraße (6,5 km)
6 Hauptbahnhof–Stern (12,6 km)
7 Menzelstraße–Stern (10,3 km)
8 Platz der Einheit–Stern (8,0 km)
9 Bisamkiez–Fontanestraße (9,0 km)
10 Professor-Ludschuweit-Allee–Fontanestraße (7,5 km).

Derzeit verfügt der VEB Verkehrsbetrieb Potsdam über 82 Triebwagen und 60 Beiwagen. Das im Bau befindliche Wohngebiet Drewitz soll künftig ebenfalls durch die Straßenbahn erschlossen werden.

Zur Entwicklung des Obusverkehrs

Der Obusbetrieb beschränkt sich heute auf ein Teilgebiet von Potsdam. Es ist ungefähr identisch mit der früher selbständig gewesenen Stadt Nowawes, dem heutigen Stadtteil Babelsberg. Obwohl hier seit der Jahrhundertwende sowohl Industriebetriebe als auch Wohnstätten entstanden, verkehrten erst ab 15. September 1927 Kraftomnibusse im Stadtverkehr. Durch die Eingemeindung des zuvor in Babelsberg umbenannten Ortes wurde der Kraftomnibusbetrieb durch die Verkehrsbetriebe Potsdam übernommen.
Nach dem zweiten Weltkrieg entschied man aufgrund der Unzulänglichkeit der Kraftomnibusse, eine Obusstrecke einzurichten. Sie sollte vor allem das Stadtteilzentrum Babelsberg mit den Arbeitsstätten im Bereich der Ernst-Thälmann-Straße verbinden. Am 1. Oktober 1949 wurde der Obusbetrieb zwischen Goetheplatz und dem 5,8 km entfernten Ortsteil Drewitz mit zwei Obussen eröffnet.
Beide Fahrzeuge wurden auf dem Gelände des ehemaligen Feuerwehrdepots von Nowawes untergebracht (zunächst ohne Oberleitungsanschluß).
Von 1952 bis 1957 wurden acht neue Obusse aus der DDR-Produktion und sechs Anhänger zugeführt. Damit konnte das bestehende Streckennetz erweitert und ergänzt werden. Zusätzliche Schleifen zum Einsetzen von Fahrzeugen am Bahnhof Drewitz (ab Februar 1952) und am Lutherplatz/Daimlerstraße (ab Juni 1954, später wieder abgebaut) verbesserten den Betriebsablauf. Nach Inbetriebnahme eines weiteren Streckenastes zur Steinstraße am 23. Juli 1956 und der Streckenverlängerung

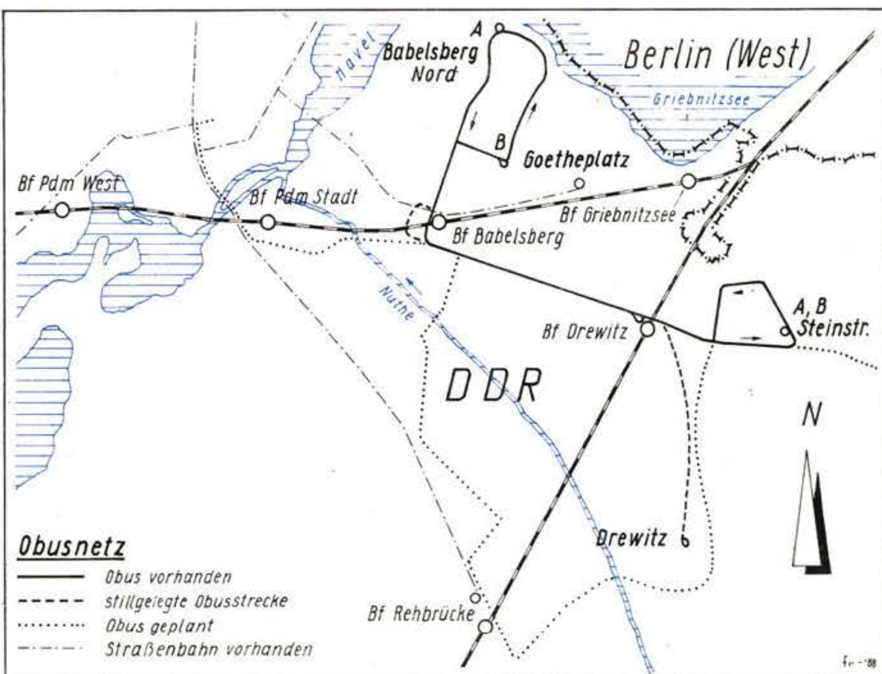
8


8 Über viele Jahre gehörten LOWA-Straßenbahnzüge zum Rückgrat der Verkehrsbetriebe Potsdam. Hier ein 1951 gebauter Zug beim Überqueren der Eisenbahnbrücke am Bahnhof Potsdam Stadt Mitte der 60er Jahre.

nach Babelsberg-Nord am 11. März 1957 wurden drei Linien betrieben. Dadurch wuchs die Streckenlänge auf 12,5 km an (davon 6,3 km zweispurig). Alle bis dahin vorhandenen Fahrzeuge wurden bis zum Jahre 1969 allmählich ausgemustert. Ab 1958 gehörten Škoda-Busse des Typs 8 Tr zum täglichen Bild, denen 1964 die ersten beiden Fahrzeuge des Typs 9 Tr folgten. 1965 waren elf Škoda-Obusse vorhanden, davon vier des Typs 9 Tr.

1971 wurde der Streckenast nach Drewitz im Zuge des Aufbaus eines neuen Wohngebietes eingestellt. Noch Ende der 70er Jahre bestand die Absicht, den Obusverkehr nach und nach ganz aufzugeben. Der Betrieb konnte aber unter schwierigen Bedingungen, teilweise im Ersatzverkehr mit Kraftomnibussen, aufrechterhalten werden. Eine Stabilisierung des Obus-Verkehrs konnte durch den Einsatz von zunächst fünf neuen Škoda-Fahrzeugen des Typs 14 Tr ab Januar 1984 erreicht werden. Zehn Škoda- und drei Ikarus-Obusse haben im vergangenen Jahr etwa 8,05 Mill. Personen befördert. Diese Zahl unterlag in den letzten Jahren einer geringen, aber regelmäßigen Steigerung von etwa 2 %. Die Beförderungsleistung lag 1987 bei etwa 20,9 Mill. Personen-km.

Energetische Aspekte, günstige Umwelteigenschaften und Möglichkeiten zur Beschaffung neuer Fahrzeuge haben dazu geführt, daß heute die Erweiterung des Obusnetzes geplant wird. In den nächsten Jahren wird entschieden, ob eine bedeutende innerstädtische Kraftomnibuslinie und eine Überlandlinie in das nahegelegene Industriegebiet Teltow auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Dadurch würde erstmalig eine Obus-Strecke in das Zentrum der Stadt führen. Die damit verbundenen betriebstechnischen Probleme sind prinzipiell lösbar.



9



9 Mit zwei Fahrzeugen (Nr. 1 und 2) dieser Bauart wurde 1949 der Obusbetrieb im Stadtteil Babelsberg aufgenommen. Auf alten Alfa-Romeo-Fahrgestellen baute der VEB LOWA die beiden Obusse auf. Bis 1960 waren sie im Einsatz. Die Aufnahme, Ende der 50er Jahre in der Schleife Lutherplatz/Daimlerstraße entstanden, zeigt den Wagen 2 mit dem Anhänger 2 (später 32).

10 Bis 1969 waren LOWA-Obusse in Betrieb. Der Obus 6, Baujahr 1955, abfahrbereit im Betriebshof Stephensonstraße (rechts das alte Feuerwehrdepot von Nowawes, links die Kraftomnibusgaragen für die Nowaweser Stadtomnibusse).

11 Von 1958 bis 1976 rollten Škoda-Obusse des Typs 8 Tr durch Potsdam-Babelsberg. Auf dem Bild Obus 15 am Lutherplatz.

Fotos: Sammlung Foto-Herrmann Potsdam (5 und 6); K. Reichenbach, Plauen (7); Archiv Büro für Stadtverkehr Potsdam (8); Archiv VEB Verkehrsbetrieb Potsdam (9 und 10); W. Taag, Potsdam (11)

10



11



Dr. sc. phil. Laurenz Demps,
Berlin

Eisenbahnen in Preußen

Mit Inbetriebnahme der ersten preußischen Eisenbahn vor 150 Jahren wurde der Weg für eine schnellere Entwicklung von Industrie und Handel geebnet. Die damit verbundenen gesellschaftlichen Veränderungen sind Gegenstand des folgenden Beitrags. Sie allein bildeten die Grundlage für den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes. Deshalb sollte die Geschichte der Eisenbahn stets im Zusammenhang mit der gesamten gesellschaftlichen Entwicklung betrachtet werden.

Das Jahr 1838 gilt als das wesentliche Datum der Eisenbahnentwicklung in Preußen. Mit Inbetriebnahme der Strecke Berlin–Potsdam begann hier das Eisenbahnzeitalter. Vorausgegangen waren zahlreiche Auseinandersetzungen und Aufklärungen. Deren Ergebnisse beeinflußten im erheblichen Maße die Entwicklung des Bürgertums ebenso wie die Verkehrsverhältnisse.

„Eisenbahnfieber" auch in Preußen

Als am Ende der 20er Jahre des 19. Jahrhunderts die ersten Nachrichten über den Bau von Eisenbahnen aus England und Nordamerika nach Berlin gelangten, begann eine auf Handels- und Bankkreise beschränkte Diskussion zu diesem Thema. Sollte und konnte diesem Weg nun gefolgt werden, oder hatte man sich nicht besser auf den in diesen Jahren begonnenen Ausbau der Chausseen zu konzentrieren? Dem Eisenbahnbau standen die zu erwartenden hohen Kosten, die geringen Erfahrungen und nicht zuletzt die technischen Unzulänglichkeiten der wenigen in Preußen vorhandenen, sich nur langsam entwickelnden Industriebetriebe entgegen. Hinzu kam, daß die Eisenbahn auch international als neuer Verkehrsträger skeptisch betrachtet wurde und sowohl Rentabilität als auch Nutzen noch nicht eindeutig ersichtlich waren.

Doch der Bau der ersten Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth mobilisierte ab 1835 neue Kräfte. Er führte in Berlin zu einer ersten Welle des „Eisenbahnfiebers". In diesem Zusammenhang sei auf den umfangreichen Schriftwechsel verwiesen, den der deutsche Eisenbahnpionier Friedrich List mit den preußischen Behörden wegen der Anlage einer Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig führte.

List gelang es unter anderem, den Oberbürgermeister von Magdeburg, August Wilhelm Francke, für dieses Projekt zu gewinnen. List wußte aber zugleich, daß diese Verbindung nur dann erfolgreich sein könnte, wenn in dieses Projekt in irgendeiner Weise auch Berlin einbezogen werde. Er erkannte einerseits die herausragende verkehrsgünstige Lage Berlins und anderseits, daß in Preußen nur vom Zentrum des Staates aus und nicht an seiner Perepherie Eisenbahnen gebaut werden mußten.

Doch die preußischen Behörden blieben zurückhaltend. Sie hatten sich auf den Ausbau der Chausseen konzentriert. Die Hartnäckigkeit von Francke und List führte schließlich dazu, daß der preußische König Friedrich Wilhelm III. am 14. Dezember 1836 die „Genehmigung zur Eisenbahn von Magdeburg über Halle nach Leipzig" zu Bedingungen erteilte, „die auch bei anderen Anlagen zu Grunde gelegt werden sollen". In Berlin hatte sich am 18. Juni 1835 ein „provisorisches Eisenbahn-Comité" gebildet. Ihm gehörten zahlreiche Berliner Banken und Handelshäuser an. An dessen Spitze stand das Bankhaus Mendelssohn & Co. Das „Comité" bat den König um eine Consession, „die Städte Berlin, Magdeburg, Leipzig und Hamburg vermittels eines Eisenbahn-Systems in Verbindung setzen zu dürfen." Auch andere Aktivitäten drangen bis zum König vor.

Der preußische Finanzminister nahm zu dem Antrag des „Comités" zurückhaltend Stellung, denn „Ob, wo und wie Eisenbahnen anzulegen und von Staats wegen zu befördern" sein, sei „noch so wenig im klaren".

Angst vor der Bourgeoisie

Antrag und Stellungnahme berührten zwei wesentliche Existenzfragen des halbfeudalen Preußen. Zum einen begriff zumindest der Finanzminister sofort, daß mit dem Bahnbau bürgerliche Kräfte wirtschaftlich und politisch gestärkt werden würden. Deshalb ging er davon aus, daß der Staat – wenn überhaupt – diese Eisenbahnen bauen müßte. Das berührte aber das andere, wesentliche Problem. Der preußische Staat hatte kein Geld und konnte keine Anleihen aufnehmen. Die sich entwikkelnde Bourgeoisie ließ in Preußen aber nicht locker. Sie benötigte die Eisenbahnen vor allem aus handelspolitischen Gründen. In einer Eingabe der „Corporation der Berliner Kaufmannschaft" vom 22. Juni 1835 wurde die „große Gefahr für den Wohlstand der Residenz" unterstrichen, wenn Berlin beim Eisenbahnbau zurückstehen solle. Berlin werde ohne Eisenbahn „bald zu einer Provinzial-Stadt herabsinken".

Langsam kam der Stein ins Rollen

Der preußische Innenminister wollte die Eingabe eigentlich zu den Akten legen, der Finanzminister aber mußte reagieren. Er wies auf den Geldmangel des Staates hin. Deshalb muß „die Ausführung der Eisenbahnen den Privat-Oekonomie-Leuten überlassen bleiben". Dieses Schreiben löste zahlreiche Aktivitäten aus. Das Thema Eisenbahn wurde öffentlich. In Zeitungen und zahlreichen kleinen Schriften ging es jetzt vor allem um sie. Am Ende des Jahres 1835 genehmigte der König allgemeine Rahmenbedingungen für den Bau von Eisenbahnen in Preußen, die später in das 1838 erlassene preußische Eisenbahngesetz eingingen.

Damit begann jedoch innerhalb der Administration erst die Diskussion. Eine Entscheidung grundsätzlicher Art fehlte noch immer. Das hatte seinen guten Grund, denn das bisherige Prinzip der staatlichen Lenkung in öffentlichen Wirtschaftsangelegenheiten mußte fallengelassen bzw. zumindest wesentlich aufgeweicht werden. Resignierend hielt der Generalpostmeister Nagler dann auch in einer kurzen Notiz am 10. März 1837 fest, „daß der Staat diese Anlagen für eigene Rechnung nicht unternehmen kann, darüber scheint keine Meinungsverschiedenheit obzuwalten, müssen also diese Anlagen Privatunternehmern überlassen werden".

Ohne Aktien keine Eisenbahn

Noch 1836 bildeten sich in Preußen die ersten Aktiengesellschaften für den Bau von Eisenbahnen. Deren Streben zielte darauf, das notwendige Kapital in vielen kleinen Beiträgen oder Anteilen zusammenzubringen. Sie hatten es auf das Geld der kleinen Besitzenden abgesehen und auf jene Beiträge, die sich durch die Bauernbefreiung bei den Gutsbesitzern durch die Ablösegelder angesammelt hatten sowie auf ausländisches Kapital. Dr. Leopold Crelle, einst Mitarbeiter im Königlichen Oberhofbauamt und Begründer der ersten mathematischen Zeitschrift in Deutschland sowie einer Architekturzeitschrift, faßte in den folgenden Jahren die wenigen vorhandenen Kenntnisse aus den theoretischen und praktischen Bereichen des Eisenbahnbaus in fünf Denkschriften zusammen. Sie bildeten faktisch die Grundlage, die die notwendigen Projekte zum Bau von Eisenbahnen benötigten. Crelles heute nur wenig beachtete Leistung bestand darin, Erfahrungen aus England, Nordamerika und Rußland zusammenzufassen und eigene Berechnungen anzustellen. Das war weniger eine ingenieurtechnische, als vor allem eine ökonomische Leistung. Ging es doch darum, mit diesen Schriften mögliche Kapitalgeber zu gewinnen.

Neue Diskussionen im Staatsapparat blieben nicht aus. Die Adelsreaktion wehrte sich mit Händen und Füßen gegen die Eisenbahn. Der Finanzminister

Rother trat zurück. Beuth, Industrieförderer und jedem technischen Fortschritt gegenüber aufgeschlossen, betrachtete die Eisenbahn mißtrauisch. Die Militärs wehrten sich am vehementesten, denn die „Eisenbahn nütze militärisch nichts", da sie den Wegen der Industrie und des Handels und nicht denen des Militärs folge. Generalpostmeister Nagler versuchte zu bremsen, wo er nur konnte. Und die Adelsreaktion erkannte mit untrüglichem Instinkt, daß das Neue, was da käme, nicht ihnen, sondern dem Bürgertum nutze – es wirtschaftlich und damit auch politisch stärke. Außerdem war das Reisen mit der Eisenbahn viel „zu demokratisch", und selbst der König lehnte es später ab, mit seinen „geliebten Berlinern" im gleichen Zug nach Potsdam zu fahren.
Ebenso erkannte die Bourgeoisie, daß hier eigene Positionen zu erreichen und beharrlich auszubauen waren, um den Adel zurückzudrängen. Am 3. November 1838 trat dann das preußische Eisenbahngesetz in Kraft. Es ermöglichte Eingriffsrechte des Staates in das Geschäftsgebahren der privaten Aktiengesellschaft. Hier war unter anderem festgeschrieben, daß nach Ablauf von 30 Jahren die Eisenbahnen vom Staat erworben werden können. David Hansemann, rheinischer Bankier und Wortführer der liberalen Bourgeoisie, kritisierte 1841 dieses Gesetz wie folgt: „Dieses Gesetz ward von den Aktionären als ein höchst ungünstiges, als ein solches betrachtet, das der Staatsregierung die Mittel gibt, eine Eisenbahn-Gesellschaft zu verderben."
Hansemann vertrat die Auffassung, daß alles unternommen werden müsse, um die Kapitalisten des In- und Auslands nicht vom Eisenbahnbau in Preußen abzuschrecken.
Die Spekulation mit den Aktien und die Möglichkeit, schneller als bisher eingezahlte Kapitalien verzinst zu bekommen, führten dann zu einem schnellen Verkauf der aufgelegten Aktienscheine an der Börse.

Eisenbahn und Industrialisierung

Am 29. Oktober 1838 fuhr die erste preußische Eisenbahn nach Potsdam. Schon drei Jahre später, 1841, folgte eine weitere nach Köthen (Anhalt) mit Anschluß nach Halle, Leipzig und Dresden. 1842 kam eine Eisenbahn nach Frankfurt (Oder) hinzu, die bald bis nach Breslau (heute Wrocław/VRP) verlängert werden konnte. 1843 wurde die Eisenbahn nach Stettin (heute Szczecin/VRP) eröffnet, 1846 die Verlängerung nach Magdeburg über Potsdam und die Linie nach Hamburg.
Neben der Befriedigung der gestiegenen Verkehrsbedürfnisse erwies sich die Eisenbahn als ein Motor zur Ankurbelung der preußischen Industrie.
Die Eisenbahn brachte die Bourgeoisie in die Offensive. Hilflos mußten die preußischen Behörden der ersten großen Aktienspekulation beim Verkauf der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft an die Niederschlesisch-Märkische Gesellschaft zusehen. Diese Gesellschaft war mit großzügiger Unterstützung des Staates entstanden.
Die Eisenbahn Preußens erlangte sehr früh internationale Bedeutung. Das entsprach dem Drang der Berliner Kapitalisten, Absatzmärkte in Süd- und Südosteuropa zu erschließen.

Nun auch nachts

Anfänglich fuhren die Züge nur bei Tage oder in der Dämmerung. Nachtfahrten galten als nicht schicklich. Als am 1. September 1846 der durchgehende Zugverkehr nach Breslau aufgenommen war, gab es Proteste. Die beiden Abendzüge mußten über Nacht auf einem Unterwegsbahnhof Halt machen und durften erst am Morgen weiterfahren. Am 3. Dezember 1847 trafen sich dann in Hamburg Vertreter verschiedener Eisenbahn-Gesellschaften, des Preußischen Finanz- und des Innenministeriums sowie des Reisebüros Londons Lloyd. Verhandelt wurde über „einen regelmäßigen Transport-Verkehr zwischen England und dem Orient". Das Reisebüro verpflichtete sich, den gesamten Nord-Süd-Verkehr von London über Hamburg und Stettin über die Eisenbahnen des preußischen Staats zu lenken, wenn die preußischen Behörden den Nachtverkehr auf der Strecke der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahnen ermöglichten. Dies hatte der preußische Staat ab 1. Mai 1847 angeordnet. Hier nämlich stimmten die Forderungen und Wünsche sowohl der preußischen als auch der englischen Handelsbourgeoisie überein. Die Eisenbahn-Gesellschaft wehrte sich wegen der höheren Kosten gegen den Nachtverkehr von Berlin nach Breslau. Die nachfolgenden Auseinandersetzungen fielen in die Zeit des Vormärz und der Märzrevolution von 1848. Sie boten ein getreues Spiegelbild der politischen Auseinandersetzungen. Die wirtschaftlich erstarkte Bourgeoisie forderte politischen Handlungsraum.
Im Zusammenhang mit dem Bau einer Eisenbahn nach Königsberg (heute Kaliningrad/UdSSR) mußte 1847 zur Aufnahme einer dringend erforderlichen Staatsanleihe der Vereinigte Landtag einberufen werden. Die Bourgeoisie war zwar bereit, in der Geldfrage nachzugeben, stellte aber politische Forderungen. Hansemann rief dem König die geflügelten Worte zu: „In Geldsachen hört die Gemütlichkeit auf!" Ergebnislos ging man auseinander. Die Entscheidung fiel auf den Barrikaden ...
Neue Momente, vor allem aber die Angst des Bürgertums vor dem sich in diesen Kämpfen machtvoll gezeigten Proletariat kamen hinzu. Zum einen war klar, daß die Aktionäre der Eisenbahn-Gesellschaften und das Bürgertum reich geworden waren und um ihre wirtschaftlichen Rechte kämpften. Zum anderen erkannte die Bürokratie plötzlich die wirtschaftliche Macht der Eisenbahnen. Nach Aussage des Handelsministeriums steckte 1848 in den Eisenbahn-Gesellschaften Preußens ein Kapital von 150 215 584 Talern, eine enorme Summe. Der preußische Staat besaß davon Anteile in Höhe von 6 354 800 Talern sowie weitere Aktien im Werte von 639 650 Talern.

Verstaatlichung – ein Rückschritt?

Unter den Wirkungen der revolutionären Kämpfe entstand im August 1848 im Preußischen Innenministerium eine „Denkschrift den Erwerb und den Bau von Eisenbahnen betreffend". Der Verfasser schlug zugespitzt formuliert vor, das „faktische Verkehrsmonopol" der Bourgeoisie zu brechen. Denn das Monopol „kann auf die Dauer nur dann ohne Nachteil sein, wenn es sich in den Händen des Staates befindet ..."
Kurzerhand sollten die Aktien enteignet und in Staatsschuldscheine umgewandelt werden, um damit dem Bürgertum mit seinen Kapitalgesellschaften eine Waffe aus der Hand zu schlagen. Eine derartige scharfe Forderung rief im Staatsapparat Unruhe hervor. Nichtsdestoweniger gingen die Vertreter dieser harten, gegen das Bürgertum gerichteten Linie zum Angriff über. Der Ansatzpunkt war das Versprechen des Staates für eine Zinsgarantie bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Dieses Versprechen war an die Zusage gebunden, daß nach einer dreimal hintereinander vom Staat zu zahlenden Zinsgarantie die Bahn in die Verwaltung des Staates übernommen werden könnte.
Im Dezember 1849 hielten es diese Kräfte des preußischen Staatsapparats für angezeigt, der Bourgeoisie eine Niederlage beizubringen. Sie wollte die Bahn nicht nur verwalten, sondern auch enteignen. Die entsprechenden Schritte, einschließlich die Anweisung der Direktion und des – modern ausgedrückt – Aufsichtsrats der Gesellschaft aus dem Verwaltungsgebäude, wurden im Dezember 1849 und Januar 1850 vollzogen.

Die Gerichte als Vermittler

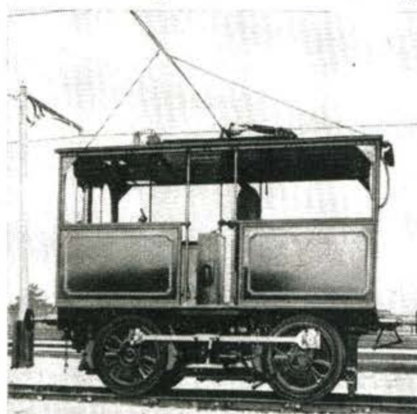
Inzwischen aber hatte sich eine andere Linie durchgesetzt, Adel und Bourgeoisie waren aus Furcht vor der Arbeiterklasse aufeinander zugekommen: sie begannen, ein Bündnis einzugehen. Auch hier spielt die Eisenbahn als Instrument des aufstrebenden Bürgertums eine entscheidende Rolle.
Es war die mächtige Kapitalgesellschaft der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Als damals größte Eisenbahn-Gesellschaft in Preußen übernahm sie dabei eine Vorreiterrolle. Das Unternehmen wehrte sich mit Nachdruck gegen die durch die Nachtfahrten entstandenen Mehrkosten und führte Klage gegen den König und den Preußischen Fi-

Reiner Wachs (DMV), Teltow

Ein bemerkenswerter Einzelgänger

Die erste elektrische Rangierlokomotive fuhr in Potsdam

Bisher kaum an die Öffentlichkeit gedrungen ist die Tatsache, daß in der ehemaligen „Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstatt Potsdam" die erste elektrische Rangierlokomotive in Deutschland verkehrte.
In der Festschrift zum 100jährigen Bestehen (1938) des RAW Potsdam wurde eine kleine elektrische Rangierlok mit dem Vermerk abgebildet, daß um die Jahrhundertwende auf dem Werkgelände der elektrische Rangierbetrieb eingeführt worden sei. Weitere Angaben fehlen. In dem Buch „Hundert Jahre deutsche Eisenbahn" (1936) wird dieser Fakt noch mit der Jahreszahl 1894 fixiert und die Leistung der Lokomotive mit 285 PS (208 kW) angegeben. Weitere Angaben sucht man hier ebenfalls vergeblich. Das von Max Schiemann verfaßte und 1899 in Leipzig verlegte Buch „Bau und Betrieb elektrischer Bahnen" enthält jedoch einige interessante Hinweise über das Fahrzeug und den Betriebsablauf. Schiemann, „Civil-Ingenieur für elektrische Bahnen" schrieb dazu folgendes: „In der Königlichen Eisenbahnwerkstätte Potsdam werden seit Mai 1895 die sehr umfangreichen Verschiebungen jener Wagen, welche zur Reparatur oder Revision beizustellen sind oder aus den Werkstätten zurückkehren, mit Hilfe einer elektrischen Lokomotive durchgeführt. Die betreffenden Verschiebegleise sind zu diesem Zweck mit oberirdischen Stromzuleitungen überspannt, vermittels welchen die Lokomotive mit elektrischem Strom versehen wird. Letztere ist mit dem Untergestell einer alten, ausgemusterten Tenderlokomotive versehen und besitzt genügend Kraft, um vier aus der Werkstatt kommende zweiachsige Wagen, welche in diesem Zustand besonders schwer laufen, ohne Anstand mit der gewöhnlichen Rangiergeschwindigkeit zu schleppen oder zu schieben. Diese von Siemens & Halske gebaute Lokomotive besitzt eine Zugkraft bis zu 1 400 kg und vermag zwei Schlafwagen und einen Güterwagen (rund 80 000 kg) mit 1 m Geschwindigkeit in der Sekunde zu ziehen. Der Eigenwiderstand der Lokomotive beträgt 225 kg.
Es erwies sich diese Neuerung als durchaus zweckdienlich und auch in wirtschaftlicher Beziehung vorteilhaft, weil nunmehr der große Arbeiterstand, welcher früher für die Bewältigung der lediglich durch Menschenkraft besorgten Wagenverschiebung erforderlich war, bis auf die Lokomotivlenker und ein oder zwei Hilfsarbeiter erspart bleibt."
Dieser Auszug gibt einen Einblick in den Rangierbetrieb der Eisenbahnwerkstätte, sagt jedoch nichts über die technischen Daten der Lokomotive und die elektrischen Anlagen aus.


Foto: Sammlung Verfasser

Da Siemens & Halske diese Lokomotive aufbaute, darf angenommen werden, daß die gleiche konstruktive Basis und technische Ausführung zugrunde lag, wie sie bei den von Siemens 1895 und 1896 erbauten Straßenbahnlinien im heutigen Berlin-Pankow und Berlin-Treptow angewendet wurden. Das Foto bestätigt diese Annahme. Augenscheinlich sind hierbei der auf dem Dach federnd montierte Bügelstromabnehmer und der in der Mitte der Lokomotive angeordnete Fahrstand mit der typischen Kurbel. Der offene, kastenförmige Fahrstand hat feste Stirnseiten mit ovalen Lokfenstern. Zur besseren Sicht auf die Puffer sind im unteren Bereich der Stirnseiten noch je zwei weitere Fenster angeordnet. Ebenfalls kann man die Bedienelemente für eine Druckluft-Bremsanlage erkennen.
Über die elektrische Anlage gibt es nur Vermutungen. Für den Betrieb war sicherlich die damals übliche 180-V-Gleichspannung erforderlich. Um eine entsprechende Rangierleistung zu erreichen, hatte die Lokomotive wahrscheinlich auf jeder Achse einen Tatzlagermotor erhalten – wie sie bei den Straßenbahnen üblich waren[1]. Zur gleichmäßigen Kraftübertragung verband man beide Achsen auf jeder Seite noch mit einer Kuppelstange. Auch die Fahrdrahtaufhängung ähnelte sehr der bei den Straßenbahnen, die man noch ohne federndes Zwischenglied direkt mit dem Isolator am Mastausleger befestigt hatte.
Über die Betriebszeit und den Verbleib der Lokomotive ist weiteres nicht bekannt. In der Literatur sind solche „historischen Extras" kaum zu finden.
Technische Daten der Lokomotive (nach Fotos ermittelt):
Länge ü. Puffer 5 900 mm,
Länge ü. Rahmen 4 760 mm,
Raddurchmesser 1 100 mm und
Achsabstand 2 570 mm.

1) Fußnote
Die von Schiemann angegebene Leistung ist als viel zu hoch anzusehen. Die Antriebsmotoren der Straßenbahnen hatten damals eine Leistung von 20 bis 25 kW je Motor.

Fortsetzung von Seite 19
nanzminister. Von Instanz zu Instanz verfiel die Klage in Ablehnung. Zuerst am 28. Januar, am 11. April und dann am 4. Dezember 1848. Am 29. März 1849 schließlich entschied das Königlich Geheime Obertribunal, die Klage anzunehmen. Das war ein entscheidender Einschnitt in der weiteren gesellschaftlichen Entwicklung. Die Eisenbahn-Gesellschaften nutzten die Gerichte, um ihre Positionen durchzusetzen, weniger aus ökonomischen, sondern vor allem aus politischen Gründen. Die Annahme einer Klage gegen den preußischen Staat von einer Kapitalgesellschaft bedeutete nichts anderes, als die mittelbare Beteiligung an der Macht. Damit konnte die Kapitalgesellschaft Einfluß auf die Entscheidungen des Staatsapparats ausüben bzw. ihn durch Richtssprüche binden.
Auch nach der versuchten Enteignung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ging die Gesellschaft vor Gericht und zwang den Staat zwar nicht zur Rücknahme, aber zum Einlenken. Sie band seine Entscheidungen an ihre Zustimmung. Die Gerichte untersagten die Enteignung sowie die volle Verfügung über das Eigentum und das Kapital durch den Staat. Sie boten als Lösungsweg den Kauf der Bahn durch den Staat an. Und den ließen sich die Aktionäre gut bezahlen. Keine Seite hatte über die andere voll gesiegt. Keine Seite hatte eine volle Niederlage hingenommen, aber beide Parteien richteten sich aufeinander ein, gingen exemplarisch aufeinander zu, um im weiteren ihre Politik gemeinsam in einem Klassenkompromiß auch gegenüber der jungen Arbeiterklasse zu bestimmen.
Diese grundsätzliche Entscheidung sollte für die weitere Entwicklung in Deutschland von großer Tragweite werden. Daß dabei die Eisenbahn das Mittel zum Zweck wurde, ist einleuchtend, doch in bisherigen Veröffentlichungen über die Eisenbahn viel zu wenig herausgestellt worden.

Michael Fest, VEB GRW Teltow

Neue Modellbahn-Steuerbausteine

Das Sortiment Modellbahn-Steuerbausteine, kurz MBS genannt, aus dem VEB GRW Teltow (vorgestellt im „me" 4/86) ist erweitert bzw. weiterentwickelt worden. Mit Beginn des zweiten Quartals 1988 sind nun nachstehende Steuerbausteine im Handel erhältlich:

MBS ABP	0.2	Anfahr- und Bremsbaustein mit Präzisionsstop und Blockfunktion (58,– M)
MBS B	3.1.	Blocksystem für drei Blöcke (88,50 M)
MBS RB	0.1	Relaisbausteine (61,50 M)
MBS SB	0.1	Signalbausteine (48,– M)
MBS S	0.1	Bediengerät für Schattenbahnhof (26,90 M)
MBS S	1.2	Schattenbahnhof – ein Gleis mit Impulsausgängen (57,– M)
MBS S	3.1	Schattenbahnhof – drei Gleise (nur für Weichenantriebe mit Endabschaltung) (125,– M)
MBS GB	3.1	Gleisbesetztmelder (49,– M)
MBS W	0.2	Wendezugautomatik mit Zwischenhalt (79,– M)

Die neuen Bausteine werden im folgenden kurz vorgestellt und Unterschiede zur alten Serie erläutert.

Anfahr- und Bremsbaustein ABP 0.2

Die Anfahr- und Bremsfunktion blieb bei diesem weiterentwickelten Baustein erhalten. Er besitzt gegenüber dem ABP 0.1 jedoch zwei Steuerausgänge mehr. Über den einen wird ein Gleisbesetztsignal ausgegeben (elektronische Erkennung), und über den zweiten kann ein Lichtsignal in Abhängigkeit der Belegung der kontrollierten Gleisabschnitte geschaltet werden.

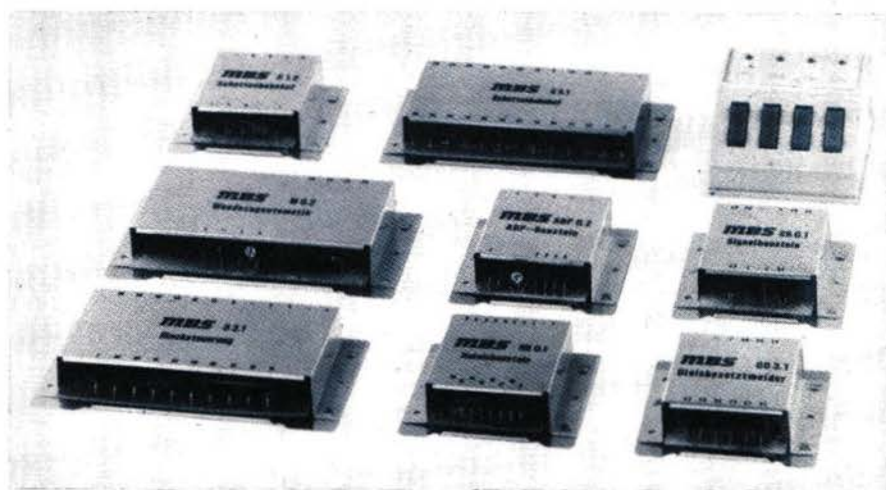
Durch die Kombination mehrerer ABP 0.2-Bausteine läßt sich damit ohne zusätzlichen Aufwand ein vollautomatisches Blocksystem aufbauen.

Aus diesem Grund wurde der Blockbaustein für einen Block (MBS B 1.1) aus dem Sortiment entfernt.

Signalbaustein SB 0.1

Der Signalbaustein ist im Unterschied zum Relaisbaustein speziell zum Schalten von Lichtsignalen in Abhängigkeit einer Steuerspannung (2 bis 20 V) entwickelt worden. Mit ihm lassen sich beispielsweise die Lichtsignale für den Wendezug in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung des Triebfahrzeugs schalten.

Zu diesem Zweck ist der Baustein auch zweikanalig, das heißt für zwei Lichtsignale, ausgelegt worden. Der Ausgangsstrom beträgt max. 0,1 A (beim Relaisbaustein max. 4 A).



Die neuen Modellbahn-Steuerbausteine auf einen Blick. Sollten Sie, liebe Leser, mit dieser Technik erste Erfahrungen gemacht haben, so schreiben Sie uns bitte. Wir beabsichtigen, darüber in nächster Zeit zu berichten.
„me"
Foto: VEB GRW Teltow

Schattenbahnhof mit Impulsausgängen S 1.2

Die Hinweise aus den Kreisen der Modelleisenbahner auf die doch weite Verbreitung von Weichenantrieben ohne Endabschaltung wurden bei dem weiterentwickelten MBS S 1.2 berücksichtigt. Mit diesem Baustein und dem Bediengerät S 0.1 bzw. dem Gleisbildpult vom Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin (WSSB), siehe „me" 11/87, S. 24, ist es nun auch Besitzern von Anlagen mit Pilz-Modellgleis möglich, Schattenbahnhöfe automatisch zu betreiben.

Der MBS S 3.1 liefert an den Ausgängen Dauerstrom und ist darum **nur** für Weichenantriebe mit Endabschaltung geeignet.

Gleisbesetztmelder GB 3.1

Mit Hilfe dieses neuentwickelten Bausteins können so auf dem zuvor erwähnten Gleispult durch Lämpchen die Belegungen einzelner Gleisabschnitte angezeigt werden. Wie schon von den Blockbausteinen her bekannt, wird hierbei jeder elektrische Verbraucher elektronisch erfaßt.

Der GB 3.1 ist für drei Gleisabschnitte ausgelegt. Werden diese hintereinander geschaltet, eröffnet sich für den Modelleisenbahner die Möglichkeit, Zugbewegungen auf dem Stellpult seiner Anlage zu verfolgen.

Der Baustein ist allerdings nur für Einrichtungsverkehr vorgesehen.

Wendezugautomatik mit Zwischenhalt W 0.2

Der MBS W 0.2 gestattet gegenüber seinem Vorgänger W 0.1 die Einrichtung beliebig vieler Zwischenhalte auf der Hin- und Rückfahrt. Das vorbildgetreue Anfahr- und Bremsverhalten, und zwar bei jedem Halt, sowie die frei wählbare Fahrgeschwindigkeit blieben erhalten.

Die Triebfahrzeuge sollten einschließlich beleuchteter Wagen max. 1 A benötigen.

Die Verpackung des neuen Sortiments wurde in der Farbgebung an die des VEB PIKO Sonneberg angeglichen. Das überarbeitete Anleitungsheft enthält auch wieder Hinweise zur Zusammenschaltung der Bausteine.

Vorschau

Im Heft 10/88 bringen wir u. a.:

- Aufruf zum 9. Fotowettbewerb;
- Die Eisenbahnen im Raum Meuselwitz;
- Vorbild-Modell: die Baureihe 119 vom VEB BTTB;
- Ommru-Wagen der Bauart Villach im Maßstab 1:87;
- Gemeinschaftsanlage „Muldenthalbahn";
- Bemerkenswerte Fahrzeuge der Karl-Marx-Städter Straßenbahn.

Peter Zander (DMV), Grube
(b. Potsdam)

Fahrzeugmodelle in H0 nach preußischen Vorbildern

Seit einigen Jahren bietet der VEB PIKO Sonneberg eine Güterzugpackung im Dekor der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) an. Diese Fahrzeuge und mein besonderes Interesse für die Länderbahnzeit waren Anlaß, mich mit Modellfahrzeugen nach preußischen Vorbildern genauer zu befassen. Meine Ergebnisse, aber auch die Probleme sollen im folgenden dargelegt werden.

Aus der erwähnten Güterzugpackung ist in Abb. 1 das Modell der Zuglok, einer G 8[1] der K.P.E.V., wiedergegeben. Die Maschine trägt die Nummer „5216 BERLIN". Auf der Suche nach dem Hersteller, der Fabriknummer und anderen Daten, die den Lebensweg dieser Lok erhellen könnten, war ich bisher nicht erfolgreich. Auch der Umzeichnungsplan der DRG von 1925 erwähnt diese Berliner Maschine nicht. Vielleicht wissen andere Modellbahnfreunde mehr über das Vorbild dieser Lok?

Während diese Lok so abgebildet wurde, wie sie aus der Produktion kam, ist das Modell des gedeckten Güterwagens aus der gleichen Packung farblich „nachgebessert" worden. Der auf Abb. 2 gezeigte Wagen mit Bremserhaus sieht damit wesentlich hübscher aus, wie ein Vergleich mit einem unbehandelten Wagen jedem beweisen wird. Nach dem Vorbild des Museumsgüterwagens der Deutschen Reichsbahn wurden alle sichtbaren eisernen Teile am Wagenkasten schwarz gestrichen. Dazu benutzte ich Alkydharzfarbe und einen feinen Spitzpinsel. Auch an diesem Wagen sollen anläßlich einer „Hauptuntersuchung" noch Detailverbesserungen vorgenommen werden. Achshalter, Achslager und auch das Federgehänge sollen dann der ursprünglichen Bauart entsprechen.

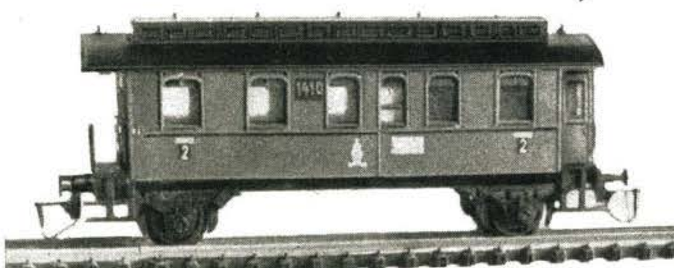
Als nächstes Modell ist das dreiachsige preußische Regeldrehgestell der Bauart V 1 zu betrachten. Es befindet sich hier etwas vorbildwidrig unter dem Schicht-Modell des preußischen Oberlicht-Schnellzugwagens (Abb. 3). Dreiachsige Drehgestelle dieser Bauart gehören eigentlich zu Wagen der Gattungen ABBü, ABCCü und CCü der Beschaffungsjahre 1906/07. Solche Modelle gibt es nicht im Angebot. Gebaut wurden die Drehgestelle von mir für den Speisewagen Nr. 772 der MITROPA, ein Modell des gleichen Herstellers. Sollte es gelingen, Angaben zum Aussehen dieses Wagens vor der Zeit der MITROPA zu erhalten, wird auch dieser Wagen in den Anlieferungszustand versetzt.

Ein weiteres Modellfahrzeug ist mit der auf Abb. 4 gezeigten Tenderlok der Gattung T 3 im Entstehen. Hierfür wurde ein Plastikbausatz von Rai-Mo (BRD) abgewandelt. Versuchsweise ist das Modell pinsellackiert worden. Korbpuffer und Petroleumlaternen sind schon angebracht, während der Generator der elektrischen Beleuchtung, zwischen Schornstein und Dampfdom, noch entfernt werden muß. Zur Beschriftung waren dem Bausatz Schiebebilder beigegeben. Mit ihrer Hilfe ist die Möglichkeit der Epochenauswahl und auch verschiedener Nummern gegeben – eine unschätzbare Erleichterung der Beschriftung. Mit einer Kopflupe und einer feinen Nagelschere ließen sich die Teile so ausschneiden, daß keine Kleberänder zu sehen sind.

Auf die gleiche Weise wurde auch mit dem Modell eines elektrischen Speichertriebwagens verfahren (Abb. 5). Aus dem Marienberger Kleinserienbausatz wurde die Ursprungsausführung von 1907 nachgestaltet. Dazu waren Änderungen am Fahrwerk, an den Vorbaudeckeln und der Lüfteranordnung nötig. Farbgebung und Beschriftung entsprechen den bei der T 3 bereits beschriebenen Technologien. Diese Triebwagen erhielten ab 1909 die charakteristische zweite Lenkachse unter dem Vorbau und auch erst um 1910 die Nummern ab 241/242. Bei der Anlieferung trugen sie die unterschiedlichsten Nummern. Es gab z. B. 6003/6004 Königsberg oder 225/226 Halle. Die noch festzulegende Wagennummer soll auf fotografischem Wege hergestellt werden.

Als letztes noch ein Wagenmodell aus der „Langenschwalbacher"-Serie. Aus dem Modell des BC 4i pr. 23 wurde ein gleiches des Baujahres 1914 umgebaut (Abb. 6). Bis auf die Dachform gleichen sich die Vorbilder beider Wagen. Nach dem Abschneiden des Tonnendachs wurde ein Oberlichtdach eines Schnellzugwagens eingepaßt. Wenn damit auch kein originaler Nachbau möglich ist, entsteht doch ein charakteristisches Modell dieser Bauart. An dieser Stelle möchte ich bemerken, daß die vorbildgetreue Nachbildung bis ins kleinste Detail erstrebenswert ist, es aber meinen „Modellbahnerstolz" nicht über Gebühr verletzt, wenn nicht alles bis zum letzten Niet stimmt. Viele werden mit mir die Erfahrung teilen: Der Teufel steckt im Detail! Archivbände über die Fahrzeuge sind gut, aber sie können nur einen Überblick vermitteln. Präzise Bauunterlagen findet man meist nur in Archivakten oder antiquarischer Literatur.

Personenwagen CCitr Pr 11 in TT



Die Oldtimerwagen des VEB Berliner TT-Bahnen ermöglichen auf jeder TT-Anlage eine interessante Zugbildung. Mit einfachen Mitteln kann dieser Wagenpark erweitert werden.

Für den Umbau benötigen wir folgendes Material: einen Personenwagen Citr Pr 05 b; ein Personenwagenoberteil Ci Pr 05.

Der Personenwagen Citr Pr 05 ist zu demontieren. Mit einer Laubsäge wird die Stirnwand (einschließlich Dach), auf deren Seite sich die Tür rechts befindet, abgetrennt.

Von dem Personenwagenoberteil des Ci Pr 05 ist auf der Seite mit den drei gleichen Fenstern die Bühne einschließlich Dach abzutrennen. Nach entsprechendem Befeilen der Schnittstellen kann die offene Bühne an das Wagenoberteil mit der geschlossenen Bühne angeklebt werden. Bei sauberem Arbeiten entfällt ein Nachlackieren. Nun sind die Fenster wieder zu verglasen.

Von der Perronseite, auf die die geschlossene Bühne kommt, müssen noch die Bühnengeländer entfernt werden. Danach wird der Wagen fertig montiert und die Beschriftung entsprechend verändert.

Text und Foto: F. Nindl, Berlin

1



2



3



1 Bekannt aus der „K. P. E. V.-Geschenkpackung" ist die „5216 BERLIN". Es ist anzunehmen, daß das Vorbild dieser Lokomotive schon nicht mehr von der Deutschen Reichsbahn umgezeichnet wurde.

2 Deutlich zu erkennen sind die farblichen Veränderungen beim Vergleich mit dem industriell gefertigten Güterwagen. Anregungen für derartige Frisuren können – und das ist der Beweis – auch die Museums- und Traditionswagen der Deutschen Reichsbahn geben.

3 Selbst die exakte Nachgestaltung von Drehgestellen erfordert aufwendige Studien. Noch fehlen die Angaben für das passende Fahrzeug zu diesem Drehgestell.

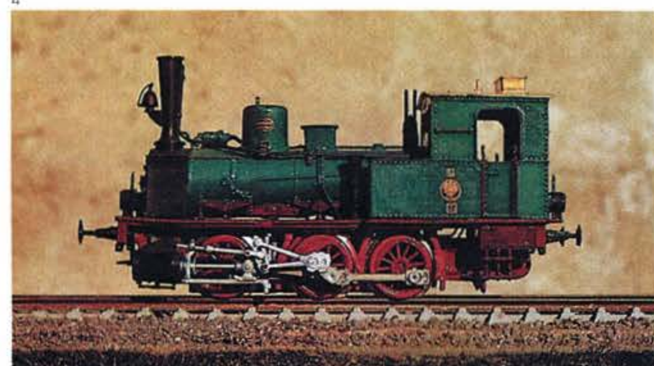
4 Um die vorbildgetreue Farbgebung ging es auch bei Bearbeitung dieses Modells.

5 Neu dürfte diese Variante des Langenschwalbacher Wagens sein. Hier wurden allerdings Kompromisse gegenüber dem Vorbild in Kauf genommen.

6 Der Speichertriebwagen wurde ebenfalls verändert. Immer wieder zeigt sich, daß ohne gründliches Studium des Vorbilds ein exakter Modellbau nicht möglich ist.

Fotos: Verfasser

4



5



6



Hans-Werner Bürkner (DMV), Berlin

Exkursion in die Altmark

Ich möchte Sie heute wieder einmal zu einer Exkursion in die Altmark einladen, genauer zu den ehemaligen Kleinbahnen der Altmark. Da können Sie sich in einen Zug nach Stendal setzen, von dort einen Zug in Richtung Salzwedel benutzen, um in Hohenwulsch auszusteigen. Dann befinden Sie sich schon inmitten der Altmark. Wenn Sie nun abermals umsteigen in den Triebwagen nach Kalbe (Milde) und von dort weiter nach Beetzendorf fahren, steht Ihnen ein fast unvergleichbares Eisenbahnerlebnis bevor.

Sie können aber auch mir folgen und diese Exkursion auf den Gleisen der Modelleisenbahnanlage der Arbeitsgemeinschaft 1/50 des DMV „Kleinbahnen der Altmark" nachvollziehen. Aber halt – verweilen wir erstmal noch beim Vorbild.

Vom Vorbild zum Modell

Selbst wenn von dem einstmals weit verzweigten Streckennetz der altmärkischen Kleinbahnen heute nur noch Fragmente vorhanden sind, nämlich die Strecken Hohenwulsch–Kalbe (Milde)–Beetzendorf und Salzwedel–Diesdorf, lohnt ein Besuch noch immer. Denn hier kann man richtige Kleinbahnatmosphäre erleben.

1

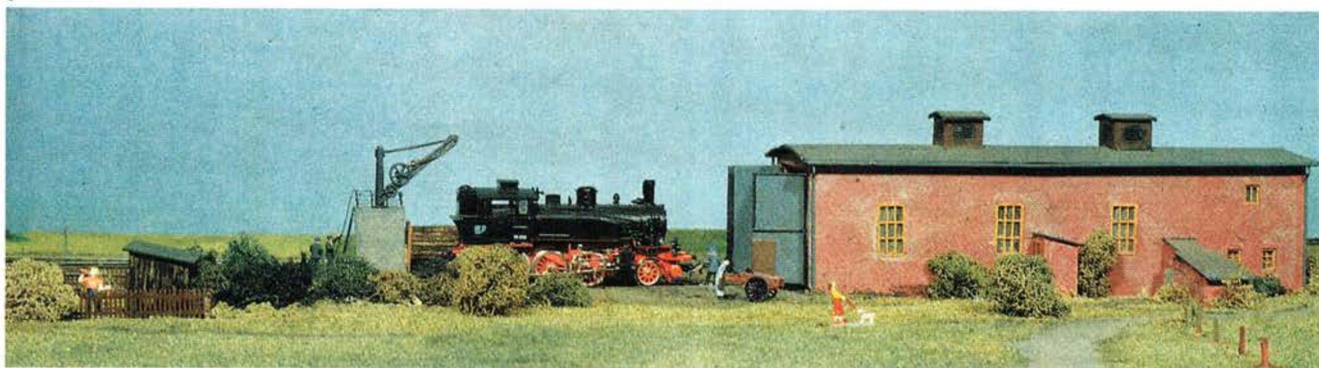


2



1 Während am Kleinbahnsteig in Arendsee der Triebwagen nach Stendel bereitsteht, erledigt eine Lokomotive der Baureihe 91 die Rangierarbeiten.
2 Um Standgeld zu vermeiden, geht die Entladung der mit dem nachmittags-GmP angekommenen Güterwagen zügig voran.
3 Der Zug ist nun aufgelöst, und die Lokomotive kann im Lokbahnhof restauriert werden.
4 Inzwischen ist der Triebwagen in Flessau angekommen.
5 Welche Ausflügler haben sich hier verirrt? Vater scheint vor Begeisterung über das Zügele den Fotoapparat gar nicht mehr vom Auge zu bekommen.
Fotos: H.-W. Pohl, Berlin

3



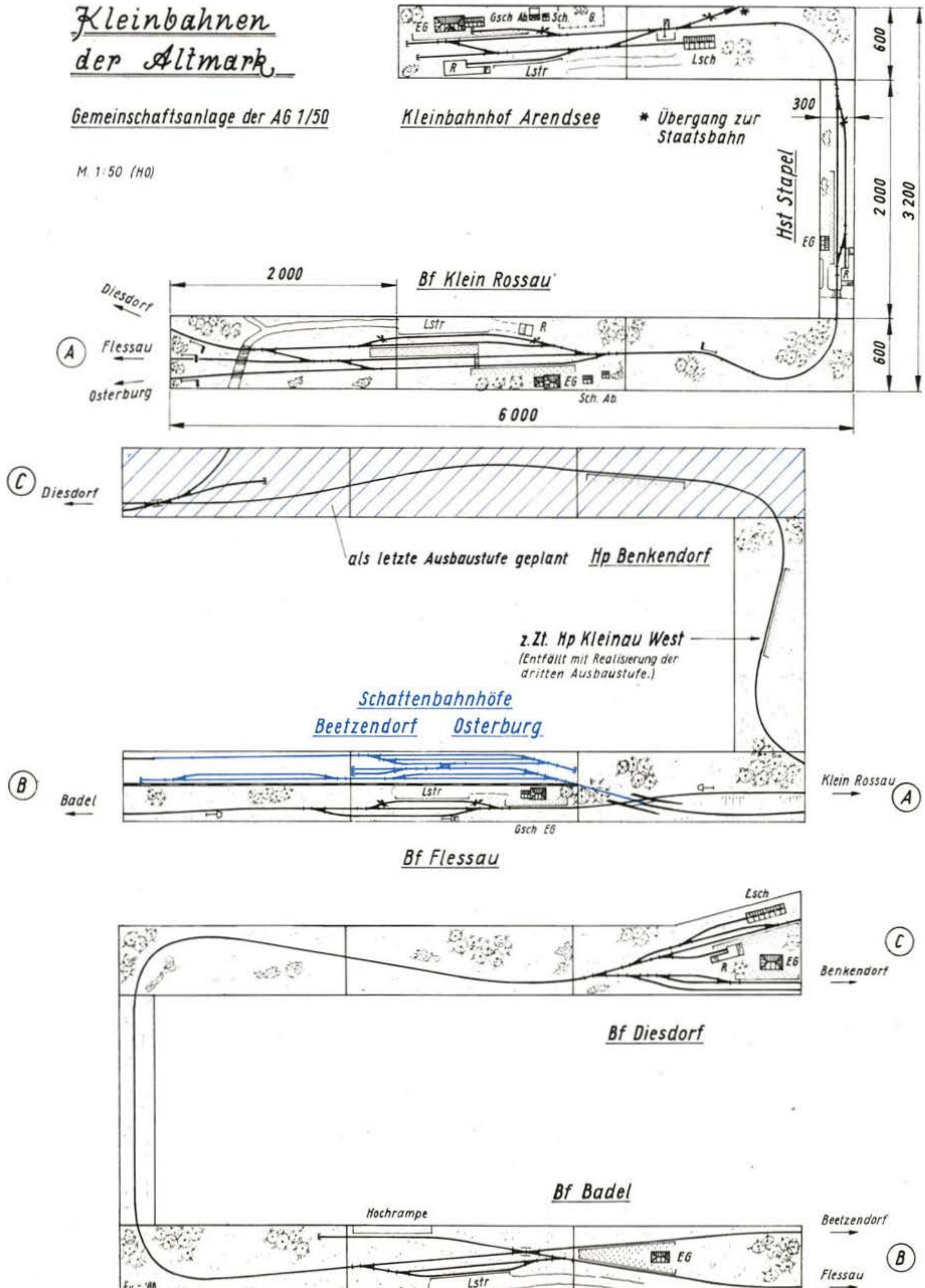
4



5



Schon beim Umsteigen in Hohenwulsch, wo am ehemaligen Kleinbahnsteig der abfahrbereite LVT steht, befindet man sich in einer ganz anderen (Eisenbahn-)Welt. Wer einmal in Badel auf dem Bahnsteig stand und den LVT aus Beetzendorf erwartete; wenn dieser dann in der Ferne aus dem Wald auftauchte und gemächlich auf seinem in Kies gebetteten Gleis übers Feld geschaukelt kam; wer da sein Herz nicht der Kleinbahn erschließt, den kann man getrost als Ignoranten bezeichnen. Noch heute gibt es in Badel sonnabends eine Zugkreuzung wie in alten Zeiten.



Das muß man erlebt haben! Auch entlang der Strecke kann man noch viele Motive finden, die sich geradezu zum Nachbau anbieten.
Aber es müssen nicht unbedingt die Kleinbahnen der Altmark sein, auch wenn mein Herz nun mal diesen gehört. Sehen Sie sich doch einmal um. Es gibt so viele Nebenstrecken bei der Deutschen Reichsbahn, die sich gut dazu eignen, im Modell nachgestaltet zu werden. Haben doch Modelleisenbahner in der Regel immer mit Platzproblemen zu kämpfen. Die Modelleisenbahnanlage mit D-Zügen, die aus drei Wagen bestehen, von denen dann vielleicht auch nur zwei am Bahnsteig halten, wird zur Karikatur. Auf der Nebenstrecke besteht der Personenzug aus ein bis zwei Bghw-Wagen und ist mit einer Lok der Baureihe 110 bespannt. Der Nahgüterzug ist aus vier bis zehn oder auch mehr Wagen bunt zusammengewürfelt. Auf jedem Unterwegsbahnhof kann dann tüchtig „gehobelt" werden. Hier reicht der Bahnsteig, an dem gerade zwei Wagen Platz finden. Und bei Bauarbeiten auf der Hauptstrecke kann auch einmal ein „größerer Zug" über die gut ausgebaute Nebenbahn umgeleitet werden. Es fehlt eigentlich nur noch der Triebwagen der Baureihe 171 oder 172. Doch auf dieses Modell wird uns die Industrie wohl vergeblich warten lassen. Aber machen wir aus der Not eine Tugend: Eine 106 mit einem Steuerwagen ist ein herrlicher Triebwagenersatz.
Warum schreibe ich das? Wenn man sich auf den Modelleisenbahn-Ausstellungen überall im Lande die verschiedensten Modellbahnanlagen ansieht, kann man oft nachdenklich werden. Was mitunter dort zu sehen ist, sicherlich oftmals auch mit viel Liebe und handwerklichem Geschick aufgebaut, hat mit dem Vorbild dann nur noch die Gleise und die Fahrzeuge gemein. Aber vielleicht folgen Sie einmal meiner Empfehlung und versuchen auf der nächsten Urlaubsreise mit der Eisenbahn nicht nur die Fahrzeuge zu sehen (Dampfloks sind ohnehin kaum mehr anzutreffen). Selbst der kleinste Haltepunkt bietet mitunter so viele eisenbahntypische Details. Lassen Sie sich überraschen. Sie werden mit so viel Anregung für Ihre Modelleisenbahnanlage nach Hause kommen, daß ... Nun aber nicht gleich die ganze Anlage wieder abreißen! Auch in unserer Zeitschrift werden oftmals Anregungen veröffentlicht, die es wert sind, nachgebaut zu werden. Aber denken Sie daran, weniger ist oft mehr!
Als sich unsere Arbeitsgemeinschaft das erste Mal mit der Gemeinschaftsanlage während der großen Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung 1981 der Öffentlichkeit vorstellte, hatten wir uns vielen Diskussionen zu stellen. Die Veröffentlichung im „modelleisenbahner", Heft 3/83, mit der wir uns einem noch breiteren Kreis von Modellbahnfreunden bekannt machten, brachte uns viele Zuschriften. Inzwischen waren die „Kleinbahnen der Altmark" auf den Ausstellungen 1985 und 1987 am Berliner Fernsehturm zu sehen. Unser Stil, der Bau einer vorbildgetreuen Modelleisenbahnanlage einschließlich eines ebensolchen Betriebes, fand trotz auch vereinzelter Kritik breite Zustimmung. Natürlich müssen wir, um den Ausstellungsbetrieb zu bereichern, auch hin und wieder mal einen Sonderzug fahren lassen.

Trotz der Kompromisse Vorbildtreue
Damit sind wir auch schon wieder bei unserer Exkursion in die Altmark und zwar in der H0-Welt unserer Gemeinschaftsanlage „Kleinbahnen der Altmark". Steigen Sie nun bitte ein. Im Kleinbahnhof Arendsee steht am Bahnsteig abfahrbereit der Triebwagen nach Stendal. Eine Lokomotive der Baureihe 91 übernimmt die anfallenden Rangierarbeiten in der Ortsgüteranlage (Abb. 1). Ein Weimarlader der LPG unterstützt den Kohlehandel bei der Entladung der Güterwagen. Der Klappdekkelwagen harrt noch seiner Entladung durch den Empfänger, ein örtlicher Baubetrieb (Abb. 2). Endlich ist es soweit, der Triebwagen erhält das Abfahrsignal. Bei der Ausfahrt kommt er am Lokbahnhof vorbei, wo gerade die 91er abgestellt wurde (Abb. 3). Über den „Knotenbahnhof" Klein Rossau, wo wir die Strecke von Osterburg nach Kleinau West kreuzen, erreichen wir schließlich Flessau (Abb. 4). Wenn wir jetzt weiterfahren, müssen wir einen geistigen Sprung machen, denn wenn der Zug nun wieder hält, sind wir in Badel an der Strecke Kalbe (Milde)–Beetzendorf. Dieser konzeptionelle Sprung war nötig, um gerade die interessantesten Bahnhöfe und Streckenabschnitte der Kleinbahnen der Altmark darstellen zu können (s. a. ⟨1⟩, ⟨2⟩, ⟨3⟩, ⟨4⟩, ⟨5⟩). Der nächste Sprung dieser Art vollzieht sich dann hinter Badel, von wo wir dann gleich nach Diesdorf kommen. In Diesdorf können wir auf der „Salzwedeler Seite" umsteigen, gelangen aber dann nach Kleinau West und von dort zurück nach Klein Rossau. Osterburg, wohin der zweite von Klein Rossau ausgehende Streckenast hinführt, ist ein Schattenbahnhof. Der zweite Schattenbahnhof ist Beetzendorf, zu erreichen von Badel. Beide Schattenbahnhöfe sind auf einem Anlagenteil untergebracht, und es ist geplant, beide zu einer betrieblichen Einheit umzubauen. Eine Übersicht über das Streckennetz der Altmärkischen Kleinbahnen als Modell vermitteln die Skizzen.

Theorie und Praxis
Das hier vorgestellte Streckenkonzept ist das Ergebnis langjähriger Überlegungen. Es würde zu weit führen, alles das aufzuzählen, was wir ursprünglich geplant hatten. Einige weitere Bahnhöfe bzw. Betriebsstellen sind nun doch – ich muß sagen vernünftigerweise – gestrichen worden. Einerseits, um lange Strecken zwischen den einzelnen Bahnhöfen und Haltestellen zu erhalten, ohne die Grundfläche wesentlich zu vergrößern. Andererseits war es eine „Personalfrage", denn als relativ kleine Arbeitsgemeinschaft wären wir doch in Schwierigkeiten geraten, immer alle Betriebsstellen so zu besetzen, um einen ausgiebigen Rangierbetrieb zu gewährleisten.

Erfahrungen sind das A und O
Von Anfang an hatten wir den Bau der Anlage in drei Abschnitten geplant. Zur Ausstellung 1981 zeigten wir den ersten Bauabschnitt, die Strecke von Arendsee nach Flessau. 1985 rollten die Züge dann schon bis Diesdorf, dem Endpunkt des zweiten Bauabschnitts. Auf dem Teil Diesdorf fehlte jedoch noch die Modellandschaft. Das geringere Platzangebot zur Ausstellung und die Erkenntnis, Qualität über Quantität zu stellen, führte dazu, 1987 noch einmal die überarbeitete erste Ausbaustufe der Öffentlichkeit zu präsentieren.
Wie so oft im Leben reifen gewisse Erkenntnisprozesse doch immer recht langsam. Als wir mit dem Bau unserer Gemeinschaftsanlage begannen, stellten wir es uns viel leichter vor, eine vorbildgetreue Modelleisenbahnanlage zu bauen. Alle am Bau der Anlage beteiligten Freunde der Arbeitsgemeinschaft verfügten bereits über ein gewisses Maß an Erfahrungen im Modellbahnbau. Und auf der Basis dieser Erfahrungen begannen wir, den Unterbau herzustellen, Gleise aufzunageln, diese zu sanden bzw. zu schottern, die Hochbauten herzustellen, Geländematten aufzubringen und alles das, wovon wir dachten, daß es in die Landschaft paßt bzw. auf eine Modelleisenbahnanlage gehört. Die Zeit saß uns im Nacken, denn der Eröffnungstermin der Ausstellung nahte. Mit dem Ergebnis waren wir dann mehr oder weniger zufrieden. Später erst in aller Ruhe und angeregt durch Fotos der Anlage, die uns unerbittlich die Schwachstellen aufzeigten, sahen wir uns veranlaßt, die verschiedensten Details selbstkritisch unter die Lupe zu nehmen. Hinzu kam die Notwendigkeit, jene Schäden zu beseitigen, die durch Anwendung ungeeigneter Technologien beim Bau entstanden waren.
So faßten wir dann den Entschluß, die gesamte Anlage zu überarbeiten. Und daraus wurde teilweise ein Neuaufbau. Unterteile wurde neu gebaut, um durch einen stabileren Unterbau eine bessere Gleislage und -führung zu erreichen. Die „platten" Flächen mußten als Landschaft neu gestaltet und neue Gebäude gebaut werden. Vielfältige Details, wie Telegrafenmaste, Bahnsteigleuchten, vor allem „richtige" Bäume und Büsche

Mehr Platz für H0-Lokführer!

Freier Führerhausdurchblick für die 86

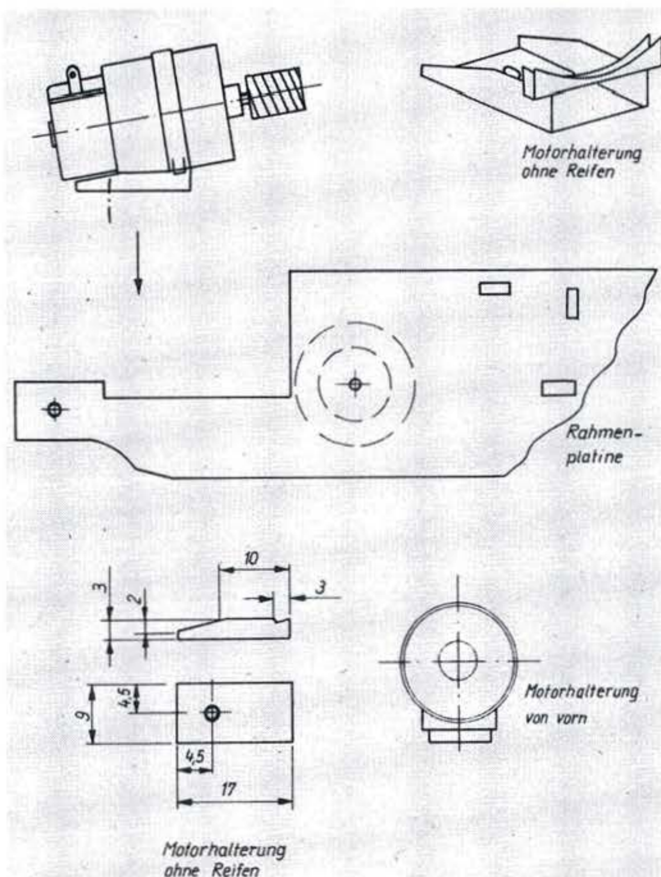
Als vor mehr als 10 Jahren in der Nenngröße H0 die Tenderlokomotive der Baureihe 86 in den Handel kam, hat dieses gute und preiswerte Modell viele Freunde gefunden. Auf den ersten Blick recht ansprechend gestaltet, gibt es jedoch viele Möglichkeiten, um dieses Fahrzeug noch vorbildgetreuer herzurichten. Einige Arbeiten dazu wurden von mir bereits im Heft 8/84 geschildert, heute nun folgt eine Anleitung zum Umrüsten des Modells mit einem PIKO-N-Motor.

Vorbereitende Arbeiten

Zunächst besorge man sich einen PIKO-N-Motor (Nr. 3430). Dieser hat neben der geringeren Größe den Vorteil, daß er langsamer als sein Zwickauer Bruder läuft. An der Elektrik-Platine ist die hintere Querverbindung zu entfernen. Ein eventuelles Verschieben der Platine nach hinten wird durch die neue Motorhalterung verhindert. Ein vertikales Verrutschen der Platine vermeidet man, indem die M 2-Schraube, die das große Antriebszahnrad fixiert, durch einen M 2-Gewindebolzen zu ersetzen ist. Dieser muß zwischen 20 und 24 mm lang und an beiden Seiten so durch eine Schraube gesichert sein, daß jeweils ein gleich langes Bolzenstück übersteht. Beide Enden überzieht man mit Isolierschlauch. Dadurch wird die Elektrik-Platine im vorderen Bereich nach unten gedrückt und weiterhin eine sichere Stromabnahme gewährleistet.

Die neue Motorhalterung

Sie besteht aus drei Teilen, die leicht aus Messingprofilen hergestellt werden können. Zunächst fertigt man die kleine Grundplatte an. Letztere wird aus einem Stück Messing mit den Maßen
17 mm × 15 mm × 0,3 mm U-förmig gebogen, wie es die Zeichnungen zeigen. Mit der Breite von 9 mm paßt die Platte zwischen die Rahmenplatinen. Die 3 mm hohen Seiten werden im hinteren Bereich abgeschrägt. Aus einem 3 mm breiten Messingstreifen ist nun ein Ring zu biegen, in dem der N-Motor straff sitzend paßt. Der Ring wird verlötet. Ein etwa 12 mm langes, U-förmiges Messingprofil wird gemäß Skizze befeilt, so daß der Ring bündig aufsitzt und beide Teile zu einer Baugruppe verlötet werden können. Die Grundplatte der Motorhalterung ist nunmehr so einzufeilen, daß das U-förmige Messingprofil, etwas nach hinten schräg liegend, befestigt werden kann. Wird der Motor in die komplette Halterung eingeschoben, muß die Rotorachse etwa 10° nach hinten geneigt sein. Auf diese lötet man die Schnecke des Gützold-Motors. Die Motorhalterung wird zum Schluß noch mit einer 2,5-mm-Bohrung versehen, um sie am Rahmen befestigen zu können. Ein der Bastelkiste entnommenes Distanzstück des BR-86-Rahmens legt man mit Gewindebohrung in die Motorhalterung. Da es mit seiner Breite von 8 mm genau paßt, kann es sich beim Anziehen der Schraube von unten nicht mitdrehen.



Einbau des Motors

Bei der endgültigen Montage ist zu beachten, daß die beiden stromzuführenden Metallzungen eventuell etwas zurechtgebogen werden müssen. Überhaupt ist beim Motoreinbau auf genaues, individuelles Justieren zu achten, um einen leichtgängigen Lauf des Getriebes zu garantieren. Um Kurzschlüsse zu vermeiden, sind die stromführenden Teile des Motors mit Klebeband zu sichern. Das ist besonders nach unten – zur Halterung hin – wichtig. Weiterhin kann es erforderlich sein, das hintere Ballaststück etwas auszusparen.
Bevor die Lok wieder zusammengebaut wird, sollte die gesamte Motoreinheit mattschwarz eingefärbt werden. Nun ist ein Blick durch die Fenster unserer BR 86 durchaus lohnenswert, und ein „halber" Lokführer von VERO lehnt bestimmt bald gemütlich in der Fensteröffnung ...

Text und Zeichnung: R. Brömer, Jena-Lobeda

---

aus Geäst und Islandmoos, waren zu gestalten. Natürlich wurde auch die Elektrik dabei nicht ausgespart. Die Gleisstromkreise wurden teilweise verändert. Eine wechselseitige Einspeisung gestattet heute größere Fahrmöglichkeiten. Für die elektrische Verbindung der Anlagenteile wurden Adapterkabel angefertigt. Wurde früher von Hand entkuppelt, werden jetzt Entkuppler nach dem Muster der Arbeitsgemeinschaft 1/40 eingebaut (6).

Weitere Vorhaben geplant

Im Zuge dieser Neu- und Umbauaktion wurden durch unsere AG-Mitglieder so viele Verbesserungsvorschläge unterbreitet, daß wir uns bald veranlaßt sahen, „Redaktionsschluß" zu machen. Aber die Leser werden das sicherlich kennen, wird man doch eigentlich nie richtig fertig mit seiner Anlage. Die wichtigste Aufgabe besteht jetzt darin, den Abschnitt Badel–Diesdorf zu überarbeiten und den Bahnhof Diesdorf auszugestalten. Wollen wir doch zur nächsten großen Modelleisenbahn-Ausstellung in Berlin diesen Abschnitt vorführen. Damit steht uns noch ein gutes Stück Arbeit bevor. Und so kommt es, daß die Reisenden durch die „H0-Altmark" noch eine Weile Schienenersatzverkehr erdulden müssen.
Freilich warten noch viele weitere Aufgaben auf ihre Erledigung: Neue Transport- und Lagergestelle, die Ausgestaltung unseres Arbeitsraums und ... Aber ich glaube, Sie liebe Leser werden das kennen.
Auch die eingangs geschilderte Exkursion in die Altmark werden wir sicherlich noch viele Male unternehmen müssen. Denn immer wieder entstehen Fragen zu bestimmten Details, die wir uns nur an Ort und Stelle beantworten können. Natürlich pflegen wir auch den Erfahrungsaustausch und eine freundschaftliche Zusammenarbeit mit den Freunden der Arbeitsgemeinschaften 7/32 Stendal und 7/64 Salzwedel des DMV. Ich möchte deshalb diese Gelegenheit auch dazu nutzen, um mich im Namen der Freunde unserer Arbeitsgemeinschaft bei ihnen für ihre gute Unterstützung zu bedanken.

Quellenangaben

(1) Wolfgang List: „Kleinbahnen der Altmark", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1978
(2) Der Modelleisenbahner, Heft 2/71
(3) Der Modelleisenbahner, Heft 10/71
(4) Der Modelleisenbahner, Heft 10/72
(5) Der Modelleisenbahner, Heft 4/80
(6) „modelleisenbahner", Heft 10/86

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

Anregungen vom Vorbild

Wohin mit den alten Personenwagenkästen ...?

Vor dieser Frage stand die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auch vor mehr als 50 Jahren, als sie begann, ihren Fahrzeugpark zu modernisieren. Es war die Zeit, als die legendären „Donnerbüchsen" einen Teil der alten Personenwagen der Länderbauarten verdrängten. Die stählernen Untergestelle der Fahrzeuge konnten problemlos verschrottet werden. Aber die hölzernen und nur mit Blech beplankten Wagenkästen waren nur mit einem vergleichsweise wesentlich höheren Aufwand zu beseitigen. Und hinzu kam ihr verhältnismäßig guter Zustand, so daß sie noch anderweitig verwendet werden konnten.

Die Bahnunterhaltungs- oder Rottenarbeiter zählten seinerzeit zu den am schlechtesten bezahlten Eisenbahnern. Sie zogen von Baustelle zu Baustelle mit Kleinwagen, auf denen neben den Werkzeugkisten eine zerlegbare Bretterbude als Unterkunft mitgeführt wurde. Im Sommer war es darin unerträglich heiß, und an kühleren Tagen pfiff der Wind durch die Ritzen. Der kleine Kanonenofen spendete kaum Wärme. Mit Altschwellen beheizt, genügte er gerade, den obligatorischen Kaffeekessel am Kochen zu halten. So mußte es schon als Fortschritt erscheinen, als die Reichsbahndirektionen verpflichtet wurden, die ausgemusterten Wagenkästen zu „Aufenthaltsräumen" umzubauen. An geeigneten Stellen der freien Strecken wurden sie auf Fundamente gesetzt, mit einem flachen Pappdach versehen, und schon war der Aufenthaltsraum für die Buas fertiggestellt. Zu Waschzwecken diente nach wie vor eine gemeinsame Emaillewaschschüssel, in der vor den Mahlzeiten die Hände flüchtig gereinigt werden konnten. Die von den faschistischen Machthabern seinerzeit verkündete Parole von der „Schönheit der Arbeit" fand lediglich in bunt bepflanzten Blumenkästen ihren Ausdruck. Wer aber diese Blumen pflegen sollte, darüber machte sich der Zeichner keine Gedanken ... Auch die Reichsbahndirektion Erfurt ließ im März 1935 Regelzeichnungen anfertigen. In verschiedenen Varianten wurden ein bis vier Wagenkästen zu solchen Aufenthaltsräumen zusammengesetzt. Die kleinste Variante mit nur einem Wagenkasten wird in der Zeichnung im M 1:1 für die Nenngröße H0 dargestellt. Noch in den Nachkriegsjahren konte man vereinzelt diese „Bauwerke" finden. Welcher Gleisbaufacharbeiter weiß heute noch davon und denkt daran zurück, wenn er gut versorgt in komfortablen Aufenthaltswagen seine Pausen genießt?

So betrachtet, ist der Nachbau dieses kleinen Modells mehr als eine Feierabendbastelei.

Zeichnung: Verfasser

1



2

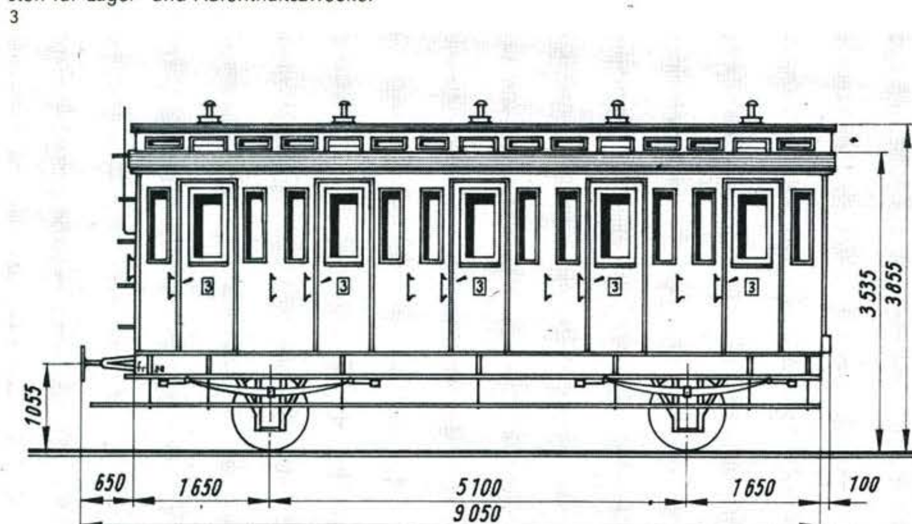


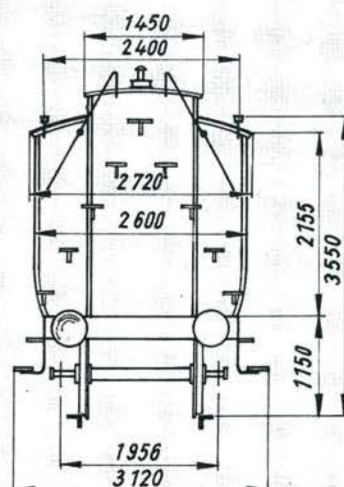
Wagenkästen wurden bekanntlich nicht nur für bahneigene Zwecke genutzt. Die Eisenbahnverwaltungen verkauften und verkaufen sie auch an sogenannte Dritte. Das können Kleingärtner ebenso sein wie Betriebe. Genutzt werden die meist betagten Wagenkästen für Lager- und Aufenthaltszwecke.

Abb. 1 zeigt einen preußischen Abteilwagenkasten der früheren Gattung C Pr 79, wie ein Vergleich mit der Zeichnung bestätigt (Abb. 3). Winfried Freigang aus Leipzig entdeckte diesen „Kohlenschuppen" in Bärenstein (Osterzgebirge) Mitte Oktober 1986 und hielt ihn für uns auf dem Film fest.

Der auf Abb. 2 zu sehende und von Karl Müller aus Oelsnitz (Vogtl.) fotografierte Wagen steht auf einem Privatgrundstück in der Nähe des ehemaligen Bahnhofs Taltitz. Der Wagenkasten war sächsischen Ursprungs; genauere Angaben sind nicht bekannt.

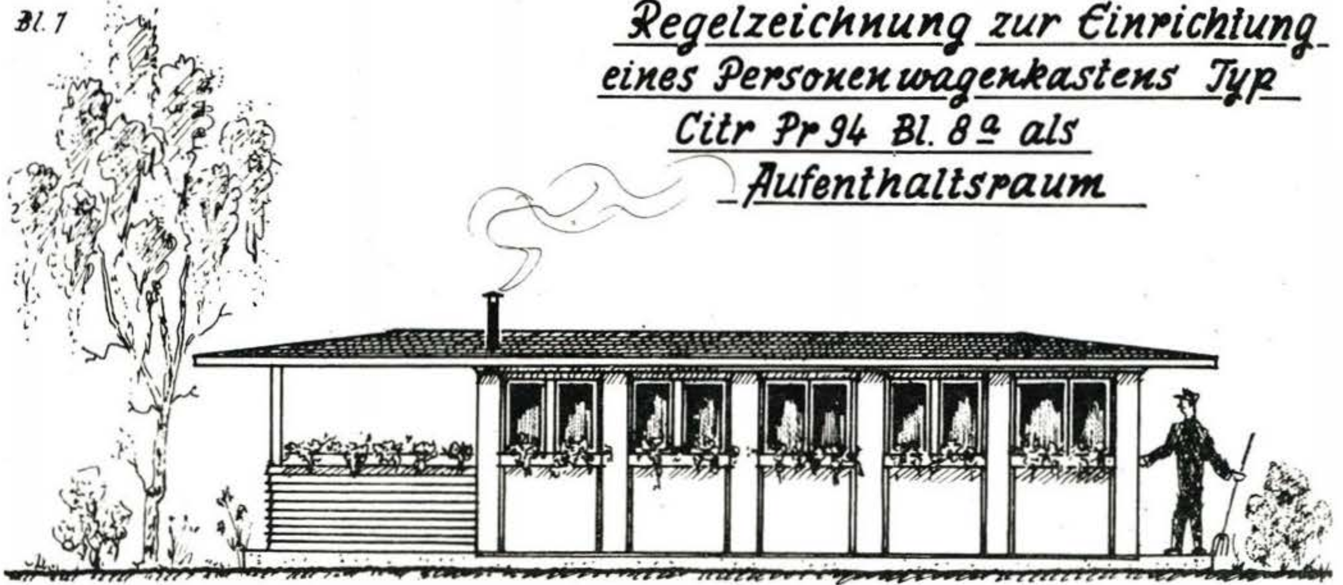
3



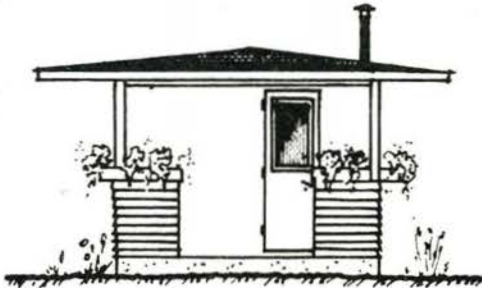


Bl. 1

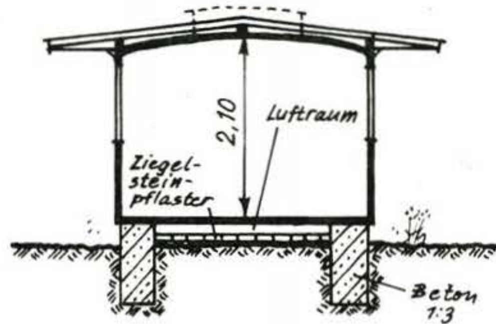
Regelzeichnung zur Einrichtung eines Personenwagenkastens Typ Citr Pr 94 Bl. 8a als Aufenthaltsraum



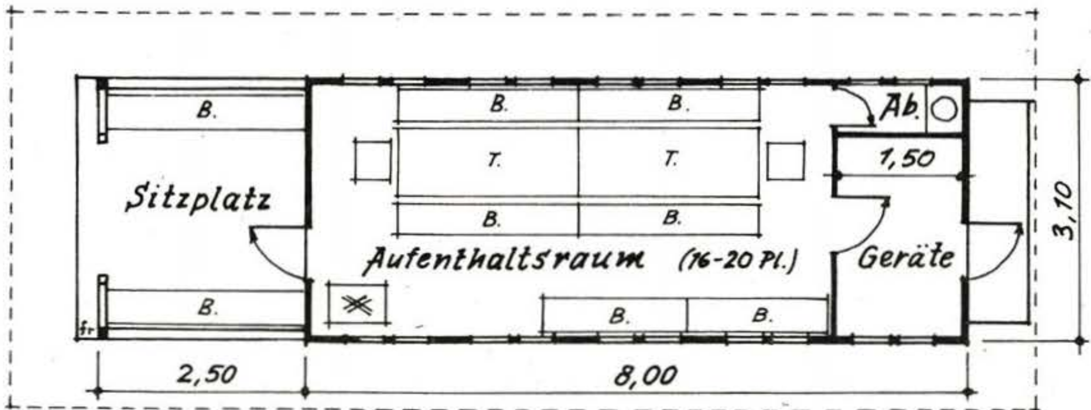
Ansicht



Seitenansicht



Querschnitt



Grundriß

M. 1:1 (H0)

Aufgestellt:
Erfurt, im März 1935
Reichsbahndirektion
Steinbrink Dr.-Ing Landwehr

Harald Pietrzok (DMV), Zossen

Noch einmal:

$H0_m$-Schmalspurpersonenwagen

Im Heft 12/87 veröffentlichte „me" eine Bauanleitung zur Herstellung eines $H0_m$-Personenwagens aus handelsüblichem Material. Vorstehender Beitrag soll diesen Artikel insofern ergänzen, als er vom gleichen Ausgangsmaterial über einen anderen Weg zum gleichen Ziel führt. Möge jeder interessierte Leser selbst entscheiden, welche „Modellbautechnologie" ihm am zweckmäßigsten erscheint.
Die Redaktion

Für eine vorhandene $H0_m$-Schmalspurlok wurden einige Personenwagen benötigt, die sich durch Umbau relativ einfach herstellen lassen und dennoch weitestgehend vorbildgetreu aussehen sollten. Bei der Suche in Büchern und Zeitschriften kam ich auf den Wagen 900-311 der ehemaligen Gera-Pforten–Wuitz-Mumsdorfer-Eisenbahn (GMWE), da sich dieses Fahrzeug mit wenig Aufwand aus einem H0-Personenwagen Bi 24 und einem TT-Güterwagenfahrgestell herstellen läßt. Das fertige Modell entspricht in seinem Gesamteindruck dem Vorbild, und alle Hauptabmessungen wurden eingehalten.

Das Vorbild

Das Vorbild dieses 1000-mm-Schmalspurwagens gab es nur in einem Exemplar. Es wurde neben vielen ähnlichen Fahrzeugen auf der 1000-mm-Schmalspurstrecke Gera-Pforten–Wuitz-Mumsdorf eingesetzt. Wer noch etwas mehr über diese interessante Strecke und ihre Fahrzeuge wissen möchte, der sei hiermit auf die Hefte 12/1968 und 12/1970 unserer Zeitschrift verwiesen.

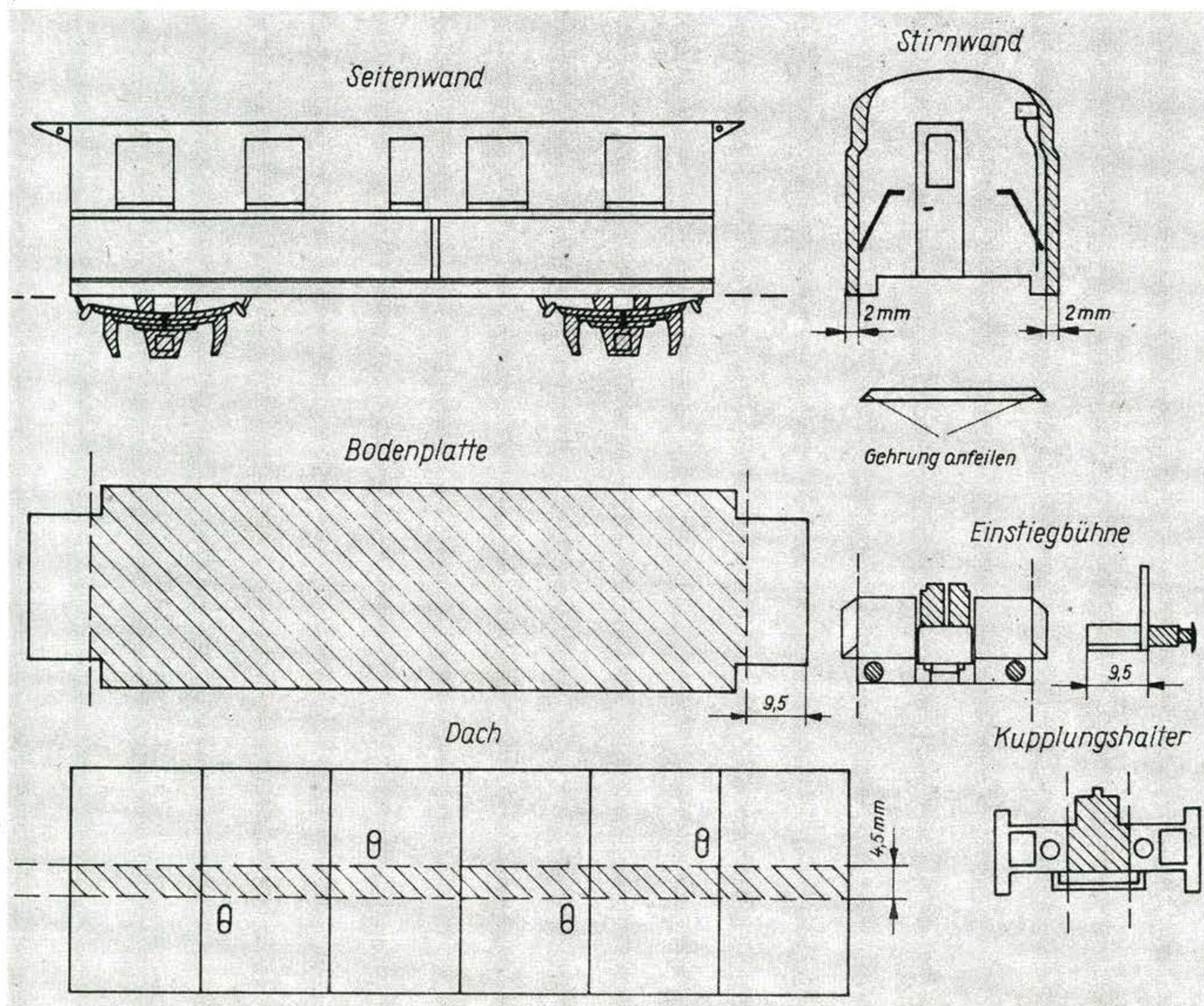
Benötigte Materialien

– ein Wagen Bi 24 H0 komplett Art.-Nr. 5/6518/010 (Abb. 1);
– ein Fahrgestell des vierachsigen G-Wagens TT Art.-Nr. 51/10 komplett mit Drehgestellen (Abb. 2) (nicht das Fahrgestell des vierachsigen Kühlwagens verwenden).

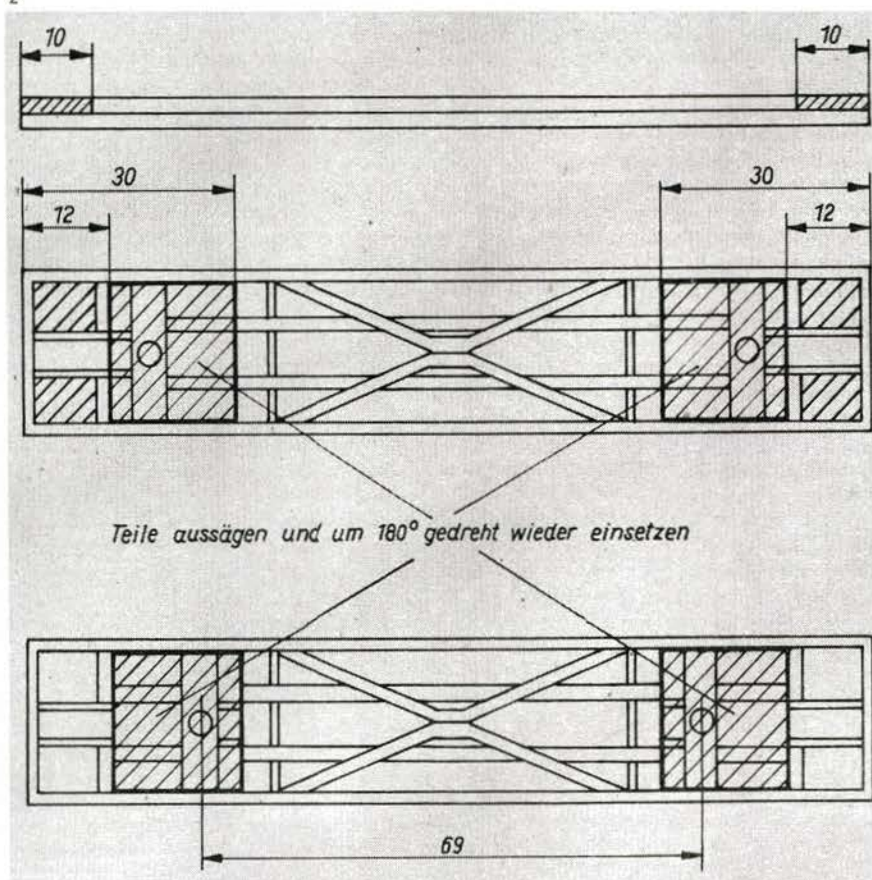
Das Modell

Zunächst einmal wird der H0-Wagen Bi 24 völlig zerlegt. Dazu muß man die beiden Schrauben am Wagenboden lösen und das Dach abheben. Die Achshalter, Radsätze und H0-Kupplungen sind überflüssig. Nun können die vier Gehäuseteile des Wagens vom Wagenboden getrennt werden, so daß man zwei Seitenwände und zwei Stirnwände erhält. Dies sollte sehr vorsichtig geschehen, damit man die Einzelteile nicht beschädigt und die zierlichen Dachstützen erhalten bleiben. Nach Abnahme des Dachs kann man relativ gut erkennen, bei welchem Wagen mit Klebstoff gespart wurde, der sich damit für unsere Zwecke bestens eignet. Wenn die vier Einzelteile bereitliegen,

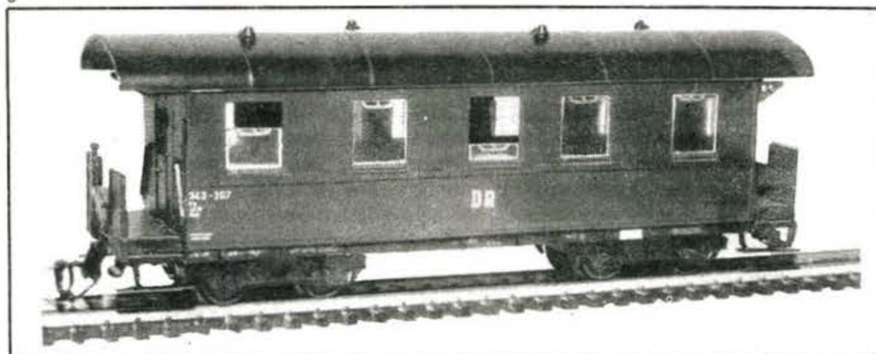
1



2



3



1 Einzelteile des Bi 24 (schraffierte Teile entfernen)
2 Bodenplatte des TT-Güterwagens (schraffierte Teile entfernen)
3 Das fertiggestellte Modell; die Wagennummer kann noch gemäß dem Vorbild in 900-311 geändert werden.
Foto und Zeichnungen: Verfasser

müssen sie gemäß Abb. 1 bearbeitet werden. Bei den Stirnwänden darf man nicht vergessen, an beiden Seiten wieder eine 45°-Schräge anzufeilen, damit später ein einwandfreies Verkleben möglich ist. Bevor das Dach entsprechend Abb. 1 zerlegt wird, müssen erst die beiden Befestigungssäulen abgetrennt werden. Das Dach wird nun neu zusammengeklebt und, wenn notwendig, verspachtelt. Wenn die Klebestelle richtig durchgetrocknet ist, kann das Dach verschliffen und neu lackiert werden. Die vier vorbereiteten Seitenwände sind nun mit dem Dach zu verkleben. Der eigentliche Wagenkasten ist nun fertig. Es empfiehlt sich, die Zelluloid-Fenster-Streifen zu entfernen und geeignete Fenstereinsätze aus Plaste bündig mit der Außenwand einzusetzen.

Von der Grundplatte des Bi 24 werden nun die beiden Einstiegbühnen abgesägt und laut Zeichnung bearbeitet. Zuvor ist noch der Kupplungshalter mit den beiden Trittstufen zu entfernen. Dabei sollten die beiden Plastnasen, an denen der Halter befestigt ist, so weit wie möglich stehenbleiben, da sie zur Befestigung später wieder benötigt werden. Wichtig ist es, die Puffer möglichst spurlos zu entfernen, da Schmalspurwagen ja bekanntlich keine Seitenpuffer haben.

Nun wird das TT-G-Wagenfahrgestell zur Hand genommen. Wenn nicht einzeln erhältlich, muß wieder ein kompletter Wagen zerlegt werden. Zuerst werden die Puffer entfernt, die Drehgestelle abgeklipst und die Gewichtsplatte entfernt. Danach wird der Rahmen gemäß Abb. 2 bearbeitet, und sämtliche Handräder und Hebel an den Rahmenseiten werden mit einer groben Feile entfernt. Damit dieser Wagen den vorbildgetreuen Drehzapfenabstand erhält, muß man noch folgenden Kunstgriff anwenden: Aus diesem Bodenteil sind zwei Teile mit dem Drehzapfen herauszusägen und um 180° gedreht wieder einzusetzen (Abb. 2). Wenn diese Teile herausgetrennt sind, kann die Ballastplatte wieder auf dem Bodenteil befestigt werden. Je nach Art der Ballastplatte muß sie noch gekürzt werden; sie darf nicht länger als 97 mm sein. Es ist hierbei darauf zu achten, daß die Ballastplatte wieder ausreichend fest mit dem Bodenteil verbunden wird. Ist genügend Festigkeit erreicht, dann können die beiden herausgetrennten Teile um 180° gedreht einfach von unten gegen die Gewichtplatte geklebt werden. Dabei ist darauf zu achten, daß der Drehzapfenabstand von 69 mm genau eingehalten wird. Die Sägeschnitte sind später kaum noch zu sehen, da sie von den Drehgestellen verdeckt werden. Nun wird das bereits fertiggestellte Gehäuseteil auf das Bodenteil gesetzt und verklebt. Eventuell muß man noch etwas mit der Feile arbeiten, um beide Baugruppen genau passend zusammenzufügen. Auf die nun vorstehenden Enden der Bodenplatte werden die vorbereiteten Einstiegbühnen aufgeklebt. Jetzt können die Trittstufen wieder einzeln an den vorhandenen Haltenasen befestigt werden. Dazu müssen sie allerdings erst entsprechend Abb. 1 vom Kupplungshalter abgetrennt werden. Die Drehgestelle klipst man wieder an, und der Wagen ist bis auf die Kupplungen so gut wie fertig. An diesem Fahrzeug wurden die handelsüblichen TT-Kupplungen angebracht. Dabei ist die Kupplungshaltefeder an einer geeigneten Stelle neu zu befestigen, da beim Rahmenumbau die Feder zu entfernen war.

Abschließend noch eine Bemerkung zu den Drehgestellen. Diese sind natürlich nicht ganz vorbildgetreu, da die Original-TT-Güterwagendrehgestelle verwendet wurden und keine Schmalspurpersonenwagendrehgestelle. Diesen Kompromiß kann man aber eingehen, weil kaum noch jemand im Besitz von Original-$H0_m$-Drehgestellen ist und die verwendeten TT-Drehgestelle den Schmalspurpersonenwagendrehgestellen in gewisser Weise ähnlich sehen.

Durch die Bauweise des Wagenkastens erübrigt sich eine Neulackierung des Wagenkastens. Lediglich die Wagennummer stimmt nun nicht mehr, doch dies wurde von mir aufgrund der geringen Schriftgröße vernachlässigt!

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt an das Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Crottendorf, 9305 – AG 3/28
Vom 17. September bis 2. Oktober 1988 Modellbahn-Ausstellung im Kulturraum des VEB Crottendorfer Metallwarenfabrik, am Sportplatz. Öffnungszeiten: Dienstag und Donnerstag 14.00 Uhr–19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–19.00 Uhr. Bahnstation Crottendorf ob. Bahnhof, Bushaltestelle Crottendorf Markt.

Leipzig, 7062 – AG 6/54
Vom 15. Oktober bis 23. Oktober 1988 Modellbahn-Ausstellung in Leipzig-Grünau (WK II), Oberschule „Alexander Matrossow", Alte Salzstraße 61. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10.00 Uhr–19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr.
Zu erreichen mit S-Bahn Linie A bis „Grünauer Allee", od. mit Straßenbahn, Linien 12, 13, 15 bis Haltestelle „Parkallee", von dort 5 Min. Fußweg.

Eisenberg, 6520 – AG 4/18
Vom 27. September bis 2. Oktober 1988 Modellbahn-Ausstellung. Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 14.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–12.00 Uhr und 14.00–18.00 Uhr im „Jahn-Saal".

Oschatz, 7260
Anläßlich der Feierlichkeiten „750 Jahre Stadt und 150 Jahre Bahnhof Oschatz" finden in Zusammenarbeit mit der DR, dem Stadtmuseum Oschatz und dem DMV folgende Veranstaltungen statt:
– Vom 7. Oktober bis 9. Oktober 1988 Lokomotiv-Ausstellung mit 14 verschiedenen Fahrzeugen auf dem Bahnhof Oschatz. Täglich mehrmals Sonderfahrten mit der Schmalspurbahn zwischen Oschatz und Oschatz Süd (Fahrkarten am Schalter). Souvenirverkauf (Bildmappen/Poster/Ton- u. Glaswaren).
– Modellbahn-Ausstellung der AG 3/52 im Kulturraum des VEB Kunststein- und Betonwerk (Ortsteil Zschöllau).
– Vom 1. September bis 10. Oktober 1988 (außer Montag) jeweils von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr Sonderausstellung „150 Jahre LDE/150 Jahre Bahnhof Oschatz" im Stadtmuseum Oschatz.

Tauschmarkt

Berlin, 1017
Im Auftrag des Bezirksvorstandes Berlin veranstalten die AG 1/41, 1/47, 1/63 am Sonntag, dem 27. November 1988, im großen und kleinen Kultursaal des Raw „Franz Stenzer" (am S-Bahnhof Warschauer Straße), Revaler Str. Berlin, 1017, einen Tauschmarkt von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr. Interessenten an einer Tischbestellung werden gebeten, einen frankierten Rückumschlag und ihre Bestellung an folgende Anschrift zu senden:
Frank Tinius, Weichselstr. 1 – 0102 – Berlin, 1035. Preis pro Tisch: 5,– Mark. Sammelbestellungen werden nicht bearbeitet.

Burkhardtsdorf, 9135 – AG 3/87
Tauschmarkt für DMV-Mitglieder am 8. Oktober 1988 von 8.00 Uhr bis 14.00 Uhr im Saal der Gaststätte „Zur Sonne" in 9135 Burkhardtsdorf. Tischbestellungen unter Angabe der DMV-Mitgliedsnummer bis 28. September 1988 an A. Kretzschmann, Turnstr. 15, Burkhardtsdorf, 9135.

Verschiedenes

Bahnhofsfest in Niederau
Im Rahmen der Veranstaltungen zum 150jährigen Jubiläum der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden findet vom 16. bis 18. September 1988 in Niederau, 8254, ein Bahnhofsfest statt. Unweit des ältesten in Betrieb befindlichen Empfangsgebäudes werden sich fünf Schnellzug-Dampflokomotiven sowie weitere historische und moderne Eisenbahnfahrzeuge präsentieren. Die Ausstellung mit Imbiß- und Souvenirverkauf ist von 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr geöffnet, freitags von 15.00 bis 19.00 Uhr. Dampflok-Sonderfahrten wird es am 17. und 18. September geben.
– Zubringerfahrt Dresden Hbf ab 8.26 Uhr bis Niederau,
– Niederau ab etwa 9.10 Uhr und 13.15 Uhr nach Nossen und zurück,
– Niederau ab etwa 17.40 Uhr nach Dresden Hbf. Bespannung: 58 3047 und 86 501. Fahrkarten an den Zügen! Kulturelle Höhepunkte gibt es am 17. September und am 18. September, jeweils 14.30 Uhr, auf der Freilichtbühne Gellertberg. Umfangreiches Rahmenprogramm im Ort. Evtl. Zubringerfahrten mit LVT Coswig–Niederau (s. örtl. Aushänge), Pz KBS 320 und Busverkehr (R 411) von Meißen.

Wer hat – wer braucht?

Suche: TT, ältere Fahrzeuge, Eigenbauten, Kleinserienmodelle, „me" 1952–1958; Glasers Annalen; „Eisenbahnen in Mecklenburg"; „Lokomotiv-Archiv Bayern";
Dampfmaschinen, -antriebsmodelle, Kataloge. Torsten Rohr, Boxhagener 51, Berlin, 1035

Biete: H0, E 11 grün; BR 106; Bi 3 (EDV), „Altenberger"; einige Straßenfahrz.; zwei Uralt-Güterwg; in TT: BR 250; preuß. Personenwg (DR-Beschriftung); Literatur.
Liste anfordern. Suche: H0, Dampfloks; Ersatzteile; Figuren; Güterwg; Straßenfahrz.; Zweiradmodelle; ält. Pkw; X-Wagen; HERR-Wg $H0_m$; „me" 1952–1958, 1963 (kompl. Jg.); Modellbahn-Umbauten und Frisuren; PIKO-Katalog 1986; Literatur. Nur Tausch. Klaus-Dieter Schubert, Platz d. Bauarbeiter 9, 07/10, Dresden, 8038

Biete: H0-Material u. a. 11 Dampf-, 5 Dielselloks; 35 Personen-, 50 Güterwg; 100 Modellautos. Suche: BR 84, 91. Liste anfordern. Detlef Koltermann, Hellerstr. 9, Radebeul, 8122

Tausche in H0: Eilzugwg (A/Büme); „Langenschwalbacher"; Bi 33; SVT 137; BR 185/195 in DR-Ausf. gegen DRG-Ausf. Biete: H0, BR 01 (m. Umlaufschürze); 38; 64; 89; 106; 110; Modernisierungswg; WRge; Rekowg; Personenwg sa 95; Dampfloks von Borsig; Dampflok-Sonderbauarten; Eisenbahnatlas DDR. Suche: Dokumente,
Belege, histor. Fotos u. a. über Harzquer- und Selketalbahn (auch leihw.), in H0: Personenwg der Länderbahnen u. DRG; Dampfloks; transpress-Literatur. Uwe Kalina, Wilhelm-Pieck-Str. 20, 40/003, Kamenz, 8290

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Suche: desgl. Liste anfordern. Thomas Neumann, Gottschallstr. 2, Leipzig, 7022

Biete: Modellbahnkalender 1982–1985, 1987; in N: Bogenweiche links; 0-Wagen; el. Schranken; „me" Jg. 1952–1956 kompl. Günter Wollstein, Grüner Graben, Görlitz, 8900

Biete: H0, 6 Dieselloks; 1 Triebwagenzug BR 185/195; 33 Reise- u. Güterzugwg (überw. 4achs.); FZ_1 neuw.; div. Zubehör. Suche: H0, Dampfloks; VT (ex BR 89^2); div. D-Zugwg; Personenzugwg (ält. Ausf.); ged. Güterwg mit Bremserhaus sowie versch. Spezial-Güterwg. C. Arndt, Bahnhofstr. 52a, Dahlewitz, 1636.

Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1976, 1977; versch. Hefte Modellbahn-Praxis 1969, 1970, 1971, 1973, 1974; „125 Jahre Bw Meiningen"; „Chronik des Bahnhofs Magdeburg-Rothensee"; „Modellbahn und Landschaft"; „Fahrbetrieb auf der Modellbahn"; „Dampflokomotiven". Suche: Die MPSB; BR 01; BR 44; Eisenbahn-Jahrbuch 1968–1970, 1973, 1974, 1980, 1986, 1987; „me" vor 1981. Maik Kalbe, Leinastraße 81, Gotha 8, 5800

Biete: div. „me" 1967–1987; Literatur; rollendes Material DR in H0. Liste anfordern. Suche: „me" 3, 4, 6, 9/1964; 3/1965; 8/1966; 5, 9/1971; 2, 4, 6–12/1979; H0: rollendes Material DRG u. Länderbahn $H0_e$: „technomodell"; $H0_m$: HERR.
Nur Tausch. U. Rosenthal, Ltn. L.-Meier-Str. 19, Suhl, 6020

Suche: ESPEWE-Straßenfahrzeuge; evtl. Tausch gegen TT-Material. Thomas Behrmann, Ludwig-Würdig-Str. 14, Dessau, 4500

Biete: rollendes Material TT; in H0: BR 42; 80; E 44 (alt). Suche: „Von Sonneberg nach Probstzella"; in H0: BR 84; 91; 89^2 bzw. Gehäuse. W. Gräf, K.-Pester-Pl. 7a, Ehrenhain, 7401

Biete: div. Modellbahn-Literatur; Fahrpläne; Modellbahnkalender 1981–1983, 1986; Postkartenserien; „me" Einzelh. 1972, 1973. Liste anfordern. Suche: Modellbahn- u. Eisenbahnliteratur; Modellbahnkalender 1961–1968; „me" 1970–1973; Fahrpläne; Material üb. Strab. Karl-Marx-Stadt. W. Schneider, Limbacher Str. 191, PF 91-10, Karl-Marx-Stadt, 9090

Biete: H0, 01^5; 03 (SCHICHT); 23; 24; 38 (Set); 41; 50; 55; 64; 75; 80; 81; 86; 89; 99 (HERR); 106; 110; 118; 120; 130; SVT 137; 211; 244; in TT: VT 135; 250; in N: 55; 65. Suche: rollendes Material u. Zubehör in 0 und I vor 1930; in H0: 84; 52 (Wannentender); 94 (Eigenbau); u. a. Eigenbauten; Eisenbahnliteratur, Lokschilder. Reiner Guth, Taubenbreite 9, Quedlinburg, 4300

Biete: div. Modellbahnliteratur. Liste anfordern. Suche: „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Das Mügelner Schmalspurnetz"; „Die Greifswalder Kleinbahnen"; „Das Wilsdruffer Schmalspurnetz";
„Schmalspurbahn Goßdorf-Kohlmühle – Hohenstein"; „Das Thumer Schmalspurnetz"; Straßenbahn-Archiv 1, 2, 4; Kursbücher vor 1973; in TT: E 70; AB 4 üpe-Wagen. Ralph Löser, Giselastr. 35a, Berlin, 1134

Biete: transpress „BR 01" (gebraucht); „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig"; „Die Dampflok 89 1004". Suche: $H0_m$-Personen- u. Packwagen von HERR. Peter Kasperzek, Friedhofstr. 1, Sebnitz, 8360

Biete: Franzburger Kreisbahnen; Muldenthal-Eisenbahn; Kleinbahnen der Altmark; Müglitztalbahn; Harzquer- u. Brokkenbahn (Neuaufl.); Bw zur Dampflokzeit; Suche: Saal-Eisenbahn. Karl-Heinz Stange, Liberecer Str. 11, Zittau, 8800

Biete H0, BR E 44 – AEG (grün) im Tausch gegen TT E 70 (grün). Suche: defekte TT-Fahrzeuge aller Art. Wirth, Meusdorfer Str. 58, Leipzig, 7030

Biete: Merkbuch für Triebfahrzeuge im Tausch gegen „me" 1965–1979. Rainer Hünecke, Koroljowstr. 10, Potsdam, 1597

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur; div. Einzelhefte „me" Jhg. 1981, 1982, 1983, 1986; 1983 kompl.; TT-Material; BR 55 in N. Suche: TT, Zeuke V 75; E 11; E 94; E 70 braun; V 36 071 grün; BR 81; 92 m. Metallr.; 03; 24; 85; T3 (Eigenb.); Spezialgüterwg; Straßenfahrzeuge 1:120; Figuren; Material in TT_m; „me" 1952–1965; 1973–1975; 1, 2, 4, 9/1980; Modellbahnpraxis alle Hefte; transpress „Verkehrsgeschichte"; „Die Modelleisenbahn I, II, III. Volker Bergmann, C.-A.-Groeschke-Str. 67, Forst, 7570

Biete: Gleise und Weichen in 0 (Dreileiter); BR 38 (P 8) u. drei Hechtwg in H0 (Eigenbau); Petroleum-Signallaterne; H0-Katalog; „Deutscher-Spielwaren-Gesamtkatalog 1924" (Reprint). Suche: Loks u. Wagen in I u. 0; Dampfloks in H0. Peter Wieland, Einheit 54, Sömmerda, 5230

Biete: 05 003 (Eigenbau); BR 18^4 (Eigenbau); div. Eisenbahnliteratur, z. T. antiquarisch. Suche: Support für Uhrmacherdrehbank, Fabrikat „Lorch"; Planscheibe ebenfalls für Fabrikat „Lorch". Ulrich Schulz, Turmstr. 10, Neubrandenburg, 2000

Suche: Unterlagen u. Fotos über die ehem. Oderbruchbahn und Kleinbahn Freienwalde–Zehden. Joachim Rau, Wilhelm-Pieck-Str. 19, Bad Freienwalde, 1310

Biete: Literatur, Broschüren, Fotos WEM, Glöwen–Havelberg, Taubenheim–Dürrhennersdorf. Suche: Material aller Art (auch leihw.) üb. d. Strecken Arnsdorf–Kamenz, Kamenz–Bischofswerda, Oranienburg–Kremmen–Velten, sowie üb. d. Bw Kamenz. Peter Krause, Rudolf-Grosse-Str. 4, Oranienburg, 1400

Biete: Triebfahrzeuge u. Wagen in H0; BR 52 Triebt.; Bausatz BR 41; Gleismaterial v. PIKO; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Eisenbahnatlas". Suche: H0 Triebfahrzeuge; Wagenmaterial; einz. Wannentender; Dietzel-Signale; OWALA-Nachrüstsatz; Rollwagen in $H0_m$; Güterwagen in $H0_m$ und $H0_e$; „Dampflok-Archiv 3"; „Die Heidekrautbahn"; „Kleinbahnen der Altmark". Ralf Fest, Str. d. Völkerfreundschaft 12, Wittenberg, 4600

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88

Su. für H0 Schienenbus, Dampfloks, Personen und alles, was zum Aufbau einer Eisenbahn gehört; mit Preisang. an: Eberhard Baartz, A.-Oelßner-Str. 1, Weißenfels, 4850

Dringend! Zu kaufen gesucht Nenngr. N BR 01, BR 52, BR 50, BR 44 (alles Eigenbau) u. a. Nenngr. H0 BR 91, Dampflokeigenbau Drehscheiben N, TT, H0. Zuschr. an: T. Scholz, K.-Holtz-Str. 17, Berlin, 1142

Suche Dampflokmodelle, Eigenbau, in N, H0; Heine-Fahrregler, Schiebebühne H0 u. N. Zuschr. an: T. Scholz, K.-Holtz-Str. 17, Berlin, 1142

Suche H0 BR 42 WT, 66, 211, E11, 42 Personenwagen Csa95 mit u. ohne Bremshaus, Gehäuse BR 64, Doppelstock-Mittelteil mit Licht, Drehscheibe oder einen Bauplan. G. Bartel, Baruther Str. 2, Stülpe, 1711

Suche H0 BR 52.8, 89 sächs., 254, Zementw. Biete H0 BR 42, 50, 24, 110, Kühlw., EDK. S. Wegerich, Petristeinweg 51, Mühlhausen, 5700

Suche „me" Heft 1/65, 2/71. Angebote an: H. Piehler, Lunikstr. 16, Hoyerswerda, 7700

Suche H0-Gehäuse V 100 rot und H0 V 100 rot. Andreas Schmidtchen, Feuerbachstr. 24, Dresden, 8020

Biete H0 BR 01 Sp. KT., 55, 86, 24 älteres Modell, Gehäuse BR 75, 80, Doppelstockw., Kopfteil mit Licht, Reko-Dienstw. DR, smaragdgr., elfenb., braun AB4ge 1. u. 2. K., ČSD-Wagen, weiß, m. Bremshaus sächs. G. Bartel, Baruther Str. 2, Stülpe, 1711

Nur Tausch! Biete in N 89⁰, in H0 BR 50, 80, 89, 110, 118, 120, ČSD-Rangierlok, E 44, 44 AEG, 63, 69, Wagen auch ältere Modelle. Suche Loks und Wagen in N, auch m. Hakenkupplg Chr. Ludwig, O.-Nuschke-Str. 27, Zschopau, 9360

Biete „me" 1, 5, 8–12/78, 2, 3, 7–10/79, 2/80. Su. drgd. „me" 1975, 1, 4, 8–12/76, 1–9/77, 4/78, 2/83. Nix, Reichenberger Str. 13, Dresden, 8023

Biete „Dampflok-Archiv 4", „Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn", „60 Jahre Große Leipziger Straßenbahn", v. W. Lange, 1932. Suche Zubehör für Spur I um 1930, Dampflok-Archiv 2, 3. L. Müller, Röhrensteig, Hohenstein-Ernstthal, 9270

Biete H0 BR 41 Reko DR, 117,– M; ES 499 ČSD, 67,– M; unben. Suche in TT BR 01, 03, 05, 19, BR 52, 79, 95, 99 (Eigenb.), Kauf od. Wertausgl. Th. Ahnert, Nr. 63, Königshain, 9291

Biete „Ellok-Archiv", neue Ausgabe. Suche „Museumsloks". W. Lübcke, Tiergartenstr. 15, PF 053, Wernigerode, 3700

Biete „BR 01", „Dampflokomotiven" (Slovart), „Überschienung der Alpen", „Schmalspurbahn zw. Spree u. Neiße", „Der Bayr. Bahnhof in Leipzig", „Die Schmalspurbahn Oschatz–Strehla", „Güterwagen", „Die Geithain–Leipziger Eisenbahn", „Deutsche Eisenbahn 1835–1985", „Lexikon Erfinder u. Erfindungen", „Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn", „Modellbahnkalender 88", Kataloge in H0, TT, N; in N USA-Doppeltraktions-Diesellok u. TGV der SNCF, 6teilig (Eigenbau); Windbergwagen, je 6,– M; in H0 Güterwagen d. KPEV, je 6,– M, u. ČSD-Niederbordwagen, je 6,– M. Suche in H0ₑ Loks, Wagen, Gleismaterial („technomodell"), „me" 1952 bis 1969, „Schmalspurbahnen in Sachsen", in H0 BR 84, 89 (T 3). Reiner Braunsdorf, Am Langen Rain 63, Oschatz, 7260

Biete „Glasers Annalen 1900–1910", „Lok-Archiv Bayern", Kfz H0. Suche H0ₘ- u. H0ₑ-Material (Tausch), „me" 4/61, 63 b. 67, Umbauanleitungen. Schellhase, Froebelstr. 154, Magdeburg, 3031

Verkaufe über 40 Eisenbahn- u. Modelleisenbahnbücher, Fotoserien, Poster, mehrere Jahrgänge „me" u. a., weiterhin Schienen, rollendes Material u. Zubehör in N. Liste anfordern. Trelenberg, Mathildenstr. 8, Berlin, 1160

Biete „me" 1966–83, teils kpl., EB-Jahrb. 69, EB-Atlas, div. Kalender und Kataloge, H0 BR 81, 30,– M. Suche „me" vor 1965, ältere EB, Literatur, H0-Dampfloks. E. Vogt, Auerbacher Str. 1, Rodewisch, 9706

Biete in N BR 17, 66, 78, 94 (alles Eigenb.) u. div. (Freiumschlag!). Pfaff, PSF 10, Oberlind, 6412

Biete „Entw. d. Dampflok", 350,– M; DLA 1–4, 79,– M; u. ä. v. transpress, „Niederstr." v. 1938, 30,– M; DV 301 v. 1935, 20,– M; u. ä. Lit., BR 42, 60,– M; 50, 40 u. ä. Suche Glasers Annalen (Dampf u. Diesel), BR 44, Esslingen, Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2 u. ä., div. Lok-Eigenbauten, alles mit Wertausgl., Listen gegen Freiumschlag anfordern. Kaufe „me" 1.–22. Jahrgang. D. Scheinert, Waldheimer Str. 97, Nossen, 8255

Biete transpress-Literatur. Bitte Liste anfordern. Suche rollendes Material Nenngröße N. Klein, Storkower Str. 173, Berlin, 1055

Biete Modellautos 1:87 ESPEWE, minicar sowie Umbauten, EB-Jahrb. 83/84, Strb.-A. 2/6, „Dampflok-A. 1", „Strb. in K.-M.-St.", „Dampflok Sonderbauarten". Suche Modellautos 1:120, Loks u. Wagen von Zeuke u. BTTB, Kleinserienmod., Ellok-A., „Triebw.-A." H. Schöne, Dr.-K.-Fischer-Allee 11, 103-24, Dresden, 8060

Biete Diesell. in Gl. Ann. I. u. II, EB-Jahrb. 74, Schiene, Dampf- u. Kam., Da.-Arch. 1, Lokschilder 38, 50, H0: T 3, 38 (Eigenb.), sächs. VT, 80. Suche BR 44, „Reisen m. d. Dampfb.", Da.-Arch. 2,3, „Schmalspb. in Sachs.", transpr. Verk.-Gesch., H0: 57, 93 (Eigenb.), Lok- u. Fabrikschilder. Stadelmann, Lochstr. 31, Sömmerda, 5230

Tausche neuw. ENYA 09-IV RC, 150,– M, geg. neuw. Robbe Servo RS 100. F. Safran, Landwasser 41, Niederoderwitz, 8808

Suche Triebwagen-Archiv, Lok-Archive, Württemberg u. Baden. T. Nimsky, Str. d. Bauarbeiter 81, Leipzig, 7060

Biete Spur 0, Ellok, „Bern-Simplon", Doll, Wagen, Gleis, Weichen, Trafo, Zubehör etwa 1930, Spur H0 3 × 91 (verschiedene Ausf.), 2 × 89 (schw. u. grün), 38 (P 8) (Eigenb.), VT 135 m. Beiwg., 81, 50, 64. Suche Dampfloks (außer PIKO) und E 71, 333 (DB) (Eigenb.), nur Tausch. B. Ebeling, Dimitroffstr. 17 b, Luckenwalde, 1710

Biete in N BR 55, 35,– M; M.61, 20,– M; 4 Y-Wagen, je 8,– M; 6 Personenwagen, je 4,– M; 8 Abteilwagen, je 4,– M; Güterwagen, alle Lok-BR von BTTB. Suche I K, Personen- und Güterwagen von „technomodell" und H0ₑ-Eigenbauten. Lutz Dick, K.-Liebknecht-Str. 19, Hartmannsdorf, 9116, bei Karl-Marx-Stadt

Biete H0 pr. G 8¹, BR 56, 52, 106, 95, 03, 41, 01, TT Zement-Wg. u. Weinfaßwg. Suche H0 BR 42, 84, 91 (Hruska), 99 (HERR), Drehschemelw., Ölwg. u. Altenberger. P. Panzer, Nr. 3, Grimmel, 7421

Verkaufe Nenngröße N Innenbogenweichen, 13,– M; Außenbogenweichen, 13,– M; doppelte Kreuzungsweichen, 25,– M; Doppelweichen, 24,– M; Entkupplungsgleis, 15,– M (alles Eigenbau). H. Halbauer, Kötztinger Str. 16, Berlin, 1157

Verkaufe umfangreichen Bestand an rollendem TT-Material (18 Loks bzw. Triebwagen, 80 Waggons), Weichen, Signale sowie Schienenmaterial, für insgesamt 1 700,– M. Federau, Galileistr. 75, Potsdam, 1597

Tausche TT-Um-/Eigenbauten, Kleins.-Modelle u. ä., Liste anford. Th. Lieberwirth, Kirchweg 4, Eppendorf, 9394

Tauschpartner f. EB-Lit. u. Fotos (auch intern.) sucht: R. Nette, Pfortastr. 19, Naumburg 3, 4800

Uhrmacherdrehmaschine sowie Lok Wagenmodelle in H0 u. H0ₑ, Kataloge und Eigenb. BR 84 Hruska, 03 Schicht u. BR 62 Bergfelde zu kaufen gesucht. Six, Kreuzstr. 13, Meiningen, 6100

Nenngr. Z, Modelle u. Gleise (Eigenb.), sucht: Weiser, Nr. 55, Beucha, 7201

Rezension

Margot Pfannstiel: „Der Locomotivkönig Berliner Bilder aus der Zeit August Borsigs", Verlag der Nation, Berlin, 336 Seiten, 90 Abb., 16,50 M

Nachdem Mitte vergangenen Jahres im Verlag der Nation „Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousburg" erschien – im „me" 8/87 wurde dieses Buch auf Seite 28 besprochen –, liegt wiederum aus diesem Hause ein Titel vor, der fest mit dem Thema Eisenbahn verbunden ist. Margot Pfannstiel, lange Zeit Chefreporterin der „Wochenpost", widmet sich in ihrem zweifellos unterhaltsam wie spannend gehaltenen Buch der Industrialisierung Preußens in der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Aufhänger und zugleich Hauptperson ist August Borsig, jener Eisenbahnpionier, der den deutschen Lokomotivbau aus der Taufe hob – mehr noch, der maßgeblich am Aufbau der deutschen Großindustrie mitgewirkt hatte. Dabei mußte er zweifelsohne Pleiten hinnehmen, die 48er Revolution (in seinem Interesse) meistern und vieles mehr. Dennoch: Borsig war nicht nur ein erfolgreicher Industrieller – er bot seinen Beschäftigten Arbeitsbedingungen, die – das Niveau betreffend – für damalige Verhältnisse einmalig gut waren. Und trotzdem gehörte er bald zu den Reichsten der Reichen im Staate Preußen.
In diesem Buch geht es also nicht um Lokomotivbauarten, -nummern oder -listen. Vielmehr steht das „Drumherum" der Lokomotivfabrik August Borsig im Mittelpunkt. Freilich wird man nach dem Lesen des Buches feststellen, daß es zugleich eine Betriebschronik dieser weltberühmten Fabrik darstellt – bis hin zum VEB Bergmann-Borsig, bis hin zu einem Nachfolgebetrieb in Berlin (West). Margot Pfannstiel hat ein Buch geschrieben, das volle Anerkennung verdient, kurzweilig und gleichermaßen interessant ist. Sie versucht, Zusammenhänge zwischen der Produktion und dem Wachsen des Kapitals darzustellen. Was sagte der preußische König Wilhelm IV. bei einem Besuch der Villa Borsig in Moabit? „Sie beschämen einen König, Herr Borsig. Das alte Vorrecht der Könige, Schlösser und Gärten zu bauen, scheint ihnen von den Fabrikherren entrissen zu sein."
In der Tat trug Borsig mit seinem Lokomotivbau dazu bei, die preußische Monarchie „ins Wakkeln" zu bringen.
„Der Locomotivkönig" ist ein Stück Eisenbahngeschichte, er ist aber auch ein Stück Wirtschafts-, Industrie- und Sozialgeschichte, ohne die wir unserem Hobby heute nicht nachgehen könnten. Auch deshalb muß dieser Titel als Lektüre – egal ob dem Eisenbahnfreund oder Modelleisenbahner – empfohlen werden.
Wolf-Dietger Machel

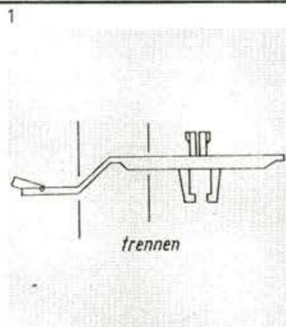
Der Titel wurde in großer Stückzahl an den Buchhandel ausgeliefert. Sollte er vergriffen sein, empfehlen wir, das Buch in den Bibliotheken auszuleihen.

Detlef Sabsch (DMV), Limbach-Oberfrohna

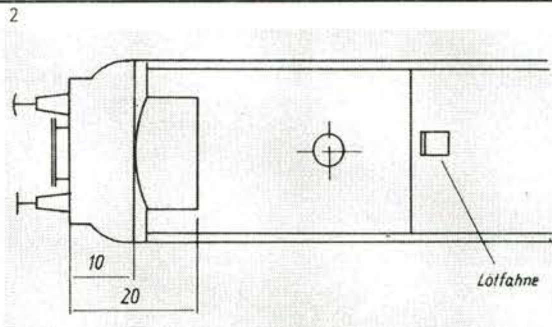
Steuerwagen besser gekuppelt

In seinem Nachwort zum PIKO-Trieb- und Steuerwagen (siehe „me" 3/85, S. 16 bis 19) hat Jacques Steckel (†) bewußt das Problem des Kuppelns beider Fahrzeuge ausgeklammert. Im folgenden soll eine solche Möglichkeit erläutert werden. Mit relativ einfachen Mitteln können beide Einheiten der BR 185/195 bis auf 0,5-mm-Pufferabstand gekuppelt werden. Der dazu erforderliche Umbau betrifft ausschließlich den Steuerwagen, wobei die elektrische Schaltung beider Fahrzeuge nicht geändert wird.
Der VEB PREFO Dresden beschritt mit der Entwicklung des Ci 33 auf dem Gebiet der Kupplungsaufhängung bei uns Neuland (siehe „me" 11/87, S. 27 und „me" 1/88 3. Umschlagseite), die es gestattet, eine ganze Einheit dieser weiterentwickelten Serie (Ci 33, Pwi 32, VB 140) kurzzukuppeln.
Die Art der Kupplungsausführung läßt sich gut auf den Steuerwagen der BR 195 übertragen.
Grundgedanke ist die selbständige Verlängerung der Kupplungsaufhängung. Gleichzeitig stand die Forderung, den Kupplungskopf nach NEM 362 auszuführen. Dadurch ist der Steuerwagen auch mit anderen Modellbahnfahrzeugen freizügig kuppelbar.
Ein Einsatz der BR 106 mit dem Steuerwagen BR 195 wäre dann also auch möglich. Nach der Demontage des Steuerwagens trennen wir die Kupplung vom Drehgestell. Dabei kürzen wir gleichzeitig die Grundplatte des Drehgestells um etwa 10 mm (Abb. 1).
Ein kurzer und 2,5 mm breiter Messingstreifen übernimmt, analog dem vorderen Drehgestell, die Stromübertragung in das innere des Fahrzeugs. Nun kann in die Bodenplatte ein Durchbruch eingearbeitet werden (Abb. 2).
Gemäß den Zeichnungen wird der Kupplungshalter mit dem Kupplungskopf (nach NEM 362) aus Ms-Blech von 0,5- bis 1,0-mm-Dicke angefertigt.
Die Drehgestellhalterung im Inneren des Steuerwagens dient gleichzeitig als Drehpunkt für die Auslenkung der Kupplung sowie für deren Längsbegrenzung.
Auf die Ballastplatte wird vorn eine kleine

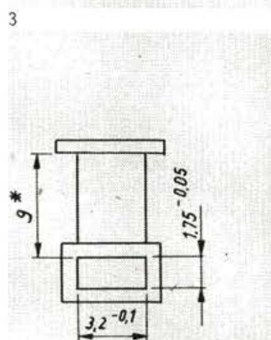
1

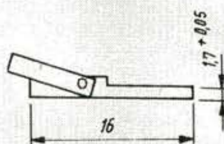


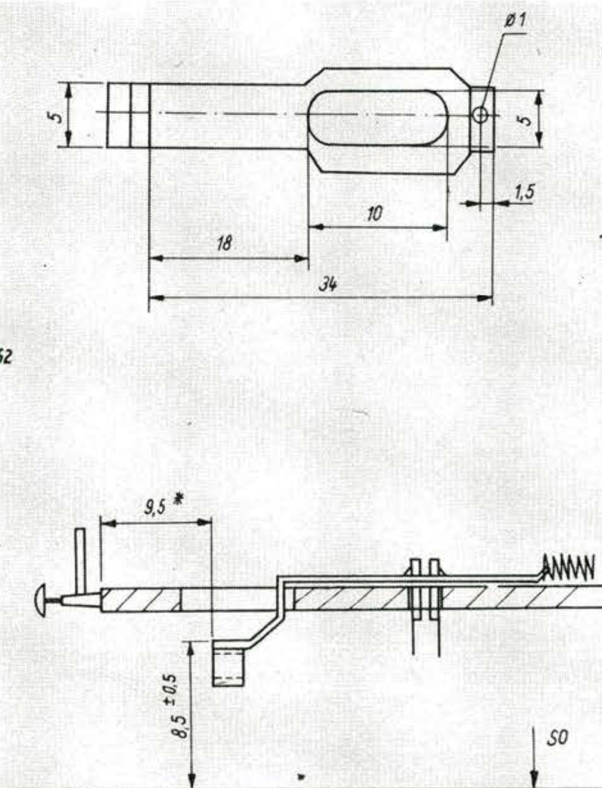
2



3







Lötfahne aufgelötet, in welche dann eine Zugfeder zum Kupplungshalter eingehängt wird.
Mit Hilfe einer dünnen und etwa 20 mm langen Litze ist eine elektrische Verbindung vom Messingstreifen zur Kupplungshalterung herzustellen.
Der Steuerwagen kann im Anschluß an die Funktionsprüfung wieder zusammengebaut werden. Damit die Leichtgängigkeit garantiert wird, ist ggf. die Inneneinrichtung im Bereich der Feder auszuarbeiten.
Eine Funktionsprüfung kann mit einer BR 106 bereits durchgeführt werden, wenn der Steuerwagen eine Bügelkupplung nach NEM erhalten hat.
Die Kupplung des Steuerwagen zum Triebwagen der BR 185 ist so zu bearbeiten, daß sie in den neuen Kupplungkopf straff hineinpaßt. Dabei ist auf die elektrische Verbindung zu achten. Nach erfolgreichem Umbau steht uns nun eine vorbildgetreuere Triebwageneinheit zur Verfügung.

Zeichnungen (unmaßstäblich): Verfasser

Rauchkammertüren geöffnet

Als Besitzer einer Heimanlage in der Nenngröße TT las ich im Heft 3/88 den Beitrag auf Seite 21 „Rauchkammertüren ..." mit besonders großem Interesse. Das Ziel des Autors besteht darin, die Restauration von Dampflokomotiven im Bw darzustellen.
Ich habe dieses Vorhaben in einer anderen Art gelöst. In der Bastelkiste fand sich noch eine BR 92, deren „Innenleben" bereits früher zur Ersatzteilgewinnung benötigt wurde. Von dem schadhaften Gehäuse der BR 92 wurde die Rauchkammertür abgetrennt, die weiteren Arbeitsschritte waren den beschriebenen ähnlich. Bei der Anlagengestaltung wurde ein zusätzliches Gleis vorgesehen, die motor- und getriebelose Lok darauf gesetzt und mit Arbeitern und Arbeitsmitteln (z. B. Flaschenwagen zum Autogenschweißen) komplettiert, so daß der Eindruck entsteht, in der Rauchkammer sei eine dringende Reparatur notwendig.
Bei der Art der Darstellung muß die Rauchkammertür nicht unbedingt beweglich sein, sie kann auch direkt im geöffneten Zustand angeklebt werden.
W. Richter, Seifhennersdorf

Endabschaltung für TT-Weichen

Da bis zur Neuentwicklung der TT-Weichenantriebe zur Zeit keine Endabschaltung und Rückmeldung vorhanden sind, entfällt der Vorschlag „Einfache Weichenrückmeldung" im „me" 9/87. Durch das Fehlen der Endabschaltung besteht die Gefahr des Durchbrennens der Weichenspulen. Deshalb habe ich unter Verwendung des TT-Schaltrelais eine Schaltung entwickelt, die Endabschaltung und Rückmeldung sichert, wobei der Rückstromfluß der jeweils über Kreuz brennenden Kontrollampe über Relais- und Weichenspielen erfolgt.
P. Wendorff, Berlin

Roland Zemke (DMV), Dresden

Eine 250er in der Nenngröße N

Durch ihre günstigen Abmessungen im Achsstand eignet sich die ČSD-Ellok vom VEB PIKO gut für den Bau der BR 250. Mit diesem Umbau haben die Freunde der Nenngröße N die Möglichkeit, endlich vorbildgetreue Schnell- und Güterzüge der DR mit Ellokbespannung zu fahren.
Die Zeichnungen sind im Maßstab 1:160 dargestellt, sofern keine gesonderten Angaben gegeben werden. Diese Lok ist recht leicht zu bauen, erhebt jedoch nicht den Anspruch, ein Supermodell zu sein. Gefertigt wird das Modell aus farblosem Plast, der in Form von Verpackungen im Haushalt anfällt oder aus Plastlinealen gewonnen werden kann. Es sollte vorher die Klebbarkeit mit Plastikfix geprüft werden.

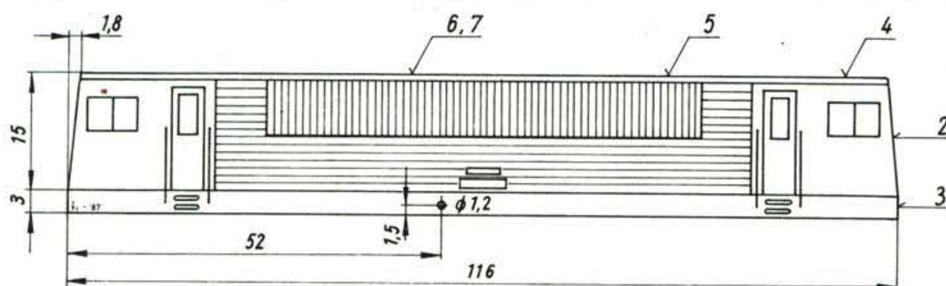
Gehäuseteile
Teile 1a und 1b
Die Seitenteile werden aus 1-mm-Plast hergestellt. Fenster, Sicken, Türen und Jalousien sind mit einer scharfen Reißnadel anzureißen. Die Führerstandsseitenfenster haben die Maße 4,3 mm × 7,2 mm, die Türfenster 2,6 mm × 5 mm. Die Trittaussparungen unter den Türen sägt man mit einem runden Laubsägeblatt aus. Für die Griffstangen werden 0,3-mm-Löcher in die Seitenteile gebohrt und Griffstangen aus Draht eingesetzt. Die Oberkanten der Seitenteile werden abgefast (1 mm, 45°). Schräg unter den Lokschildern wird jeweils ein Loch von 1,2 mm Durchmesser gebohrt.
Teile 2a und 2b
Die Stirnwandteile werden aus 1-mm-Plast hergestellt. Fenster und Lampen sind mit der Reißnadel (bei Beleuchtung beidseitig) anzureißen. Für die Lampen sollte man sich eine Schablone herstellen (Lampendurchmesser 1,5 mm). An den Seiten wird eine Fase angebracht (1 mm, 45°), und unten werden die Ekken abgerundet (r = 1,5 mm). Die Griffstangen sind wie bei den Teilen 1a und 1b aus 0,3 mm-Draht einzusetzen.
Teile 3a und 3b
Die Pufferbohlen entstehen aus 1-mm-Plast. Entsprechende Bohrungen sind für die Metallpuffer der ČSD-Ellok einzubringen.
Teile 4a und 4b
Für die Führerstandsdächer wird 2-mm-Plast verwendet. Diese Dachteile sind nach den Seiten hin auf 1 mm abzuschwächen, ebenso nach der Vorderkante hin (siehe Skizze).
Teile 5a und 5b
Diese Dachteile werden aus 2-mm-Plast hergestellt und mit je vier Bohrungen (Durchmesser 1 mm) für die Stromabnehmer versehen. Die Zylinder zum Heben der Stromabnehmer werden aus Draht (Durchmesser 1,5 mm, 4 mm lang) hergestellt und nach Montage der Stromabnehmer aufgeklebt. Auf die Laschen der Stromabnehmer sind Isolierschlauchstückchen (Durchmesser 1,5 mm, 5 mm lang) aufzuschieben, dann die Laschen durch die Bohrungen zu stecken und umzubiegen. Die Dachplatten bekommen an allen Seiten eine Fase (1 mm, 45°).
Teil 6
Dieses Teil wird aus 2-mm-Plast hergestellt und erhält an allen vier Seiten eine Fase (1 mm, 45°).
Teil 7
Dieses Teil entsteht gemäß der Zeichnung aus 3-mm-Plast. Zur Erhöhung der Masse der Lok sollte dieses Teil aus Blei angefertigt werden. Es ist dann auf Teil 6 zu kleben.
Teil 8
Die zwei Behälter werden aus Plast, Durchmesser 2,5 mm, Länge 7 mm (Bausatzabfälle), hergestellt. Das darauf befindliche Dach ist aus 0,5 mm dickem Blech zu fertigen und entsprechend der Skizze an den Seiten abzurunden.
Teil 9
Auf ein Stück Draht (Durchmesser 0,5 mm, 7 mm lang) wird 0,3-mm-Draht auf eine Länge von 4 mm aufgewickelt. Beide Enden erhalten 1,5 mm lange Isolierschlauchstücke. Die sich darunter befindlichen Isolatoren werden ebenfalls aus Isolierschlauchstücken (Durchmesser 1,5 mm, 5 mm lang) hergestellt. Beim Aufbau der Dachaufbauten klebt man diese Teile mit Kontaktkleber auf.
Teil 10
Die Isolatoren stellt man aus Isolierschlauch (Durchmesser 1,5 mm, 1,5 mm lang) her. In diese Isolierschlauchstücke werden Drahtbügel (Durchmesser 0,3 mm) eingesteckt (siehe Skizze).

Montage des Gehäuses
– Teile 2 auf die Stirnflächen der Teile 1 kleben;
– Teile 3 zwischen die Teile 1 unter die Teile 2 kleben;
– Dachteile 4 bis 6 1 mm tief zwischen die Teile 1 kleben;
– nach Aushärten der Klebestellen (etwa 24 h) Übergangsrundungen zwischen den Stirn- und Seitenwänden und dem Dach schleifen.

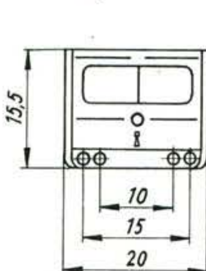
Montage der Dachaufbauten
– Bohrungen für Isolatoren entsprechend Skizze einbringen (Durchmesser 0,6 mm);
– Isolatoren durchstecken, Dachleitung (Durchmesser 0,3 mm) durch die Drahtschlaufen der Isolatoren führen, dann die Drahtenden an der Dachinnenseite umbiegen;
– Dachleitung an den Stromabnehmern abschneiden;
bei echtem Fahrleitungsbetrieb beide Dachleitungsenden an Stromabnehmer anlöten und von einem der Isolatoren (Drahtbügel) elektrische Verbindung zum Fahrzeugmotor herstellen;
– Teile 8 und 9 entsprechend Skizze mit Kontaktkleber befestigen.

Farbgebung
– Innenliegende Stirnlampen von der Innenseite des Gehäuses mit roter Nitrofarbe behandeln;
– Gehäuse (außer Fenster und Lampen) innen schwarz ausmalen.
– Gehäuse (außer Fenster und Lampen) außen zweimal (Jalousien einmal) weinrot streichen;
– nach Durchtrocknen des Außenanstriches Lampenringe und Zierstreifen entsprechend Vorbild mit weißer Farbe aufbringen;
– Dachteile 5 bis 7 oben grau, seitlich gleichfalls weinrot streichen;
– Isolatoren schwarz, Dachleitung und Stromabnehmer rot streichen;
(Achtung: Bei Fahrleitungsbetrieb darf die Funktion der Dachstromabnehmer durch die Farbe nicht beeinträchtigt werden!)

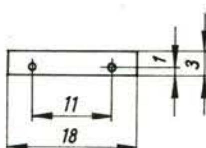
Fahrgestell
Der Rahmen bleibt unverändert.
Die Drehgestelle werden vollkommen demontiert. Dann sind die auf der Zeichnung schraffierten Teile mit einem Skalpell oder einer Rasierklinge vorsichtig zu entfernen. Es muß darauf geachtet werden, daß nicht zu tief eingeschnitten wird, da sonst die Stabilität des Drehgestells nicht mehr gegeben ist. Von dem Plastteil werden die Drehgestellimitationen abgesägt und an das Drehgestell angeklebt. Die Radsätze und Zahnräder sind anschließend einzubauen.
Je nach vorhandenem Draht (mind. Durchmesser 0,5 mm) ist je ein Loch in die Drehgestellvorderseiten zu bohren (siehe Skizze). In diese Löcher wird je Drehgestell ein Kupplungshaken aus Draht eingeschoben, eine Öse angebogen und mit einer M1-Schraube am Drehgestell befestigt. Vorher ist ein 0,9-mm-Loch zu bohren, in welches mit der Schraube das Gewinde geschnitten wird.
Sollte die Schraube oben aus dem Drehgestell zu weit herausragen, so ist sie abzufeilen. Jetzt werden die Bahnräumer aus 4-mm-Plast herausgearbeitet, mit einer der Drahtdicke entsprechenden Bohrung versehen und auf den Kupplungsdraht geschoben (siehe Skizze). An der Rückseite verklebt man die Bahnräumer mit Kontaktkleber oder EP 11 mit dem Draht. Dann werden die Drehgestelle an den Rahmen geschraubt. Es sind nun die zwei in der



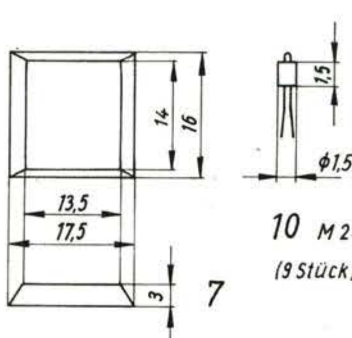
1a, 1b



2a, 2b

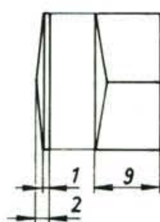


3a, 3b

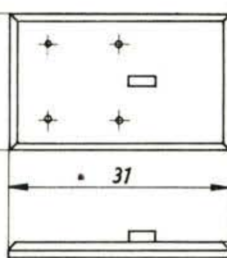


7

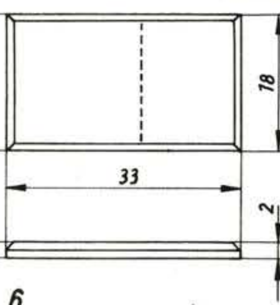
10 M 2:1 (9 Stück)



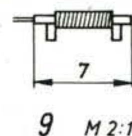
4a, 4b



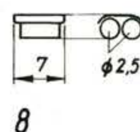
5a, 5b



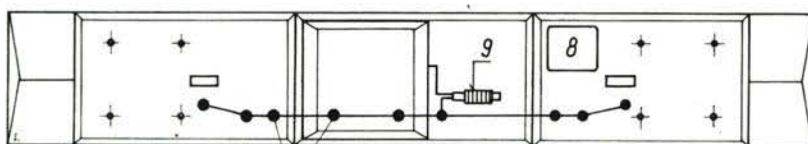
6



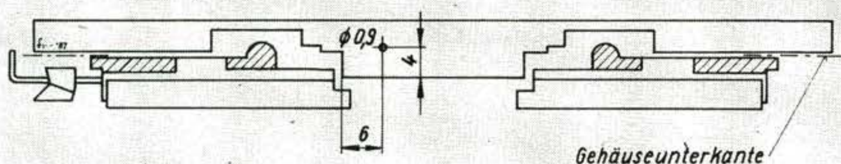
9 M 2:1

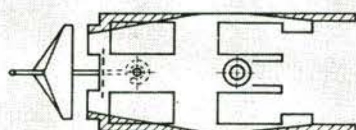


8



Dachaufbau   Bohrungen ϕ 0,6





Schraffiertes mit Skalpell oder Rasierklinge entfernen. Kupplungshaken mit M1-Schraube befestigen.

Zeichnung angegebenen 0,9-mm-Bohrungen in den Rahmen zu bringen und das Gehäuse mit M1-Schrauben zu befestigen. Die Gehäuseunterkante muß sich jetzt etwa 2 mm über den Drehgestellblendenoberkanten befinden. Erst jetzt sind die Kupplungshaken zu biegen. Sind die Kuppelhaken richtig gebogen, können sie nun in entsprechender Höhe gekürzt werden. Mit dieser Kupplung kann allerdings nicht rangiert werden.

Abschließend sollte die Lok mit Tyfonen unter den Mittelscheinwerfern und Versorgungsleitungen an den Pufferbohlen ausgerüstet werden.

Zeichnungen: Verfasser

Mähhäcksler und Volvos ...

... enthält u. a. die Sammlung der H0-Eigen- und Umbaumodelle unseres Lesers Ralf Meyer aus Vielau.
Wiederholt stellten wir Straßenfahrzeuge aus der Werkstatt dieses Modellbauers vor, zuletzt im Heft 6/88 auf Seite 20. Die hier veröffentlichten Fotos sollen das Bild über die Vielfalt der „Gummibereiften" von Ralf Meyer erst einmal abrunden.

1



1 Eine Möglichkeit, auch die Technik der Landwirtschaft im Modell auf der eigenen Anlage nachzugestalten: unten Traktor ZT 300 (Eigenbau), Mähhäcksler (ESPEWE-Modell), Anhänger HW 80 (Eigenbau); oben: Traktor „Beloruss" mit Anhänger HW 60 (Eigenbau)

2 Mercedes-Schwerlastzugmaschine mit einem Tiefladeauflieger „Goldhofer" (Auflieger ausziehbar); Eigenbau, bis auf das Winking-Fahrerhaus

3 ausschließlich Umbauten, v. l. n. r.: W 50 L TLF 16 und W 50 L DL 30.

4 Volvo F 12 „Globetrotter" mit dreiachsigem Kühlauflieger (Eigenbau)

5 MINOL-Sattelzüge verschiedener Bauarten; v. l. n. r.:
Volvo F 89 mit Tankauflieger (Umbau), W 50 LS mit Tankauflieger (Eigen- und Umbau) sowie Volvo F 10 mit Tankauflieger (Eigenbau)

Fotos: L. Meyer, Vielau

2



3



4



5



Und so sieht sie aus

Die 250er von Roland Zemke aus Dresden besticht nicht nur durch ihre Detailtreue, sondern zeigte auch bei einer „Testfahrt" auf der N-Anlage „Bahnhof Berlin-Adlershof" der Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" im Februar 1987 (siehe dazu „me" 6/87, S. 27 und 28) beste Fahreigenschaften. Der Bau einer solchen Lokomotive kann deshalb wärmstens empfohlen werden. Außerdem bereichert sie den Triebfahrzeugpark auf jeder N-Anlage.

Foto: A. Stirl, Berlin



Zum 150jährigen Bestehen der Eisenbahn im ehemaligen Preußen: Ab 1880 wurde dieses heraldische Zeichen bei der K. P. E. V. eingeführt. Nach Übernahme der Länderbahnen durch die Reichsbahn entfernte man die Adlerschilder. Das hier gezeigte Wappen war ausschließlich für Reisezugwagen bestimmt.

